24.9.40	Milos	Beskjjuten i Dakar
24.9.40	Korsholm	Beskjuten i Dakar
26.9.40	Siljan	+ Torpederad 260′ WSW Irlands kust
1.10.40	Godnul	Minskadad 2′ SW. Limhamn, Malmö
4.10.40	GG 917 Hugin	+ Minsprängd 5′ NW Hanstholm
7.10.40	GG 220 Clipper	Flygattack 55′ SW Lindesnes.
7.10.40	GG 139 Miriam	Flygattack -"-
11.10.40	GG 390 Dalarö	Flygattack 110′ WNW Lindesnes
13.10.40	Hollandia	+ Kollision 20′ W Högby fyr, Ölan
18.10.40	Gunborg	+ Torpederad N 57°14′ - W 10° 38′
18.10.40	Convallaria	+ -"- N 57° 20′ - W 10° 40′
19.10.40	Axel Johnson	Kollision i konvoj HX 79
20.10.40	Atland	Kollision i konvoj HX 79
20.10.40	Janus	+ Torpederad, N 56°30′ - W 15° 00′
23.10.40	GG 448 Essie	+ Minsprängd 12′ SO Skagen
23.10.40	Hannah	+ Grundstött, vrak, Lexioes inlopp
26.10.40	Pegasus	3 minexplosioner i Liverpool Bay
26.10.40	Wiggo	+ Grundstött, Hesselöns SO-rev
27.10.40	Meggie	+ Torpederad 70′ SO St.Kilda, Azorerna
28.10.40	San Francisco	Bombskadad i Liverpool
2.11.40	Mergud	Flygattack i engelsk konvoj
6.11.40	MD 498 Elly	+ Minsprängd 20′ W Pater Nosters fyr
8.11.40	Vingaland	+ Bombad i brand N 55° 41′ W 18°24′
10.11.40	Livingstone	+ Förlist i yttre Oslofjorden
17.11.40	Veronica	+ Torpederad 35′ NW Tory Island
18.11.40	Stella	Bombskadad i Harwich
18.11.40	Aspen	Bombad i Rotterdamkonvoj
22.11.40	Bifrost	Bombskadad i Birkenhead
23.11.40	Anten	+ Torpederad, N.56° 57′ - W 18° 17′
28.11.40	Elise	+ Grundstött vid Kiipsaar -å Ösel
29.11.40	Yngaren	Flygattack, N 55°17′ - W 15° 02′
2.12.40	Falkvik	Bombskadad i Southampton
2.12.40	Gwalia	+ Torpederad 200′ W Lissabon

Kronologiskt register

4.12.40	Barbro	+ Grundstött vid Esperort,släckta fyrar
4.12.40	Daphne	+ Torpederad N 38°12′- W 9° 26′
4.12.40	Margareta	Kollision i Rotterdamkonvoj
5.12.40	Ossian	Kollision på Helders redd
5.12.40	P.L.Påhlsson	Flygtorpedträff i Cuxhaven, ej exploderat
9.12.40	Frey	Bombskadad i Hull.
11.12.40	Tor	Flygattack i Themsenmynningen
12.12.40	Stureholm	+ Torp. med man & allt i HX 92
16.12.40	Kronprinsessan Margareta	Kollision i Belfast Lough
17.12.40	Frida	+ Borta norr om Kalmarsund
20.12.40	Hammaren	Bombskada i Birkenhead.
21.12.40	Mangen	+ Torpederad N 40° 45′- W 16° 50′
31.12.40	Valparaiso	+ Torp. med man & allt i konvoj HX 97
31.12.40	Buenos Aires	+ Minsprängd i Liverpool Bay

MILOS 24.9.40

MILOS & KORSHOLM I SKOTTLINJEN I DAKAR DÅ ROYAL NAVY BOMBARDERADE STADEN.

Rapport

Tis 24.9.40 På grund av upprepad beskjutning av Dakars hamn från Engelskt håll ,har besättningen måst lämna fartyget för sökande av skydd. Kl 17,då övermaskinist Josef Lindqvist jämte 2e maskinist John Söderström befunno sig i närheten av järnvägsstationen för uppsökande av skyddsrum,träffades Lindqvist i underlivet av en granatskärva.Han segnade ner på gatan och blödde starkt.Söderström tillkallade ambulans och Lindqvist fördes skyndsamt till lasarettet men var död vid framkomsten dit.Dödsattest har utfärdats och Lindqvist har begravts på härvarande europeiska kyrkogård.Hans närmaste anhöriga ha underräattas om dödsfallet.

Dakar 1.10.40
A.M.Linderoth
Befh

11111

Crew List

Befh Martin Arthur Linderoth,Hamngatan,Höganäs,13.12.03 i Höganäs
1e styrman Einar Norgren,Arild, 4.12 .03
2e styrman Johan Arvid Olsson,Sparrgrensgatan 19,Göteborg, 22.2.92
3e styrman K.Schröder, 17.6.16
Telegrafist Yngve Lilja , 24.4.04
Övermaskinist Josef Lindqvist, Thaliagatan 13A,Gtbg, 25.6.94 (12.5.38)Gif
2e maskinist John Söderström, Bangårdsgatan 9,Uppsala, 2.1.87 Njurunda
3e maskinist Hjalmar J.Gustavsson, 27.9.94
Maskinassistent G.P.Petterson, 18.2.97
Stuert K.M.Lundman, 18.12.07
Kock K.H.Fridén,18.5.98
Kockelev G.A.Olausson, 20.8.01
Mässuppassare W.S.Roos, 23.4.20
Matros K.W.Lundahl, 9.9.97.
Matros S.L.Thuvesson, 24.8.00
Matros Sven Allan Svensson, Näsby,Ottenby,7.7.11
Matros Karl Johan Olsson, Hällestad,Strömstad, 1.6.23
Lättmatros K.E.Kullenstein, 15.11.07
Jungman F.G.Larsson, 6.12.18
Jungman J.H.Leo, 19.2.20
Jungamn S.Roos, 4.8.17
Donkeyman A.Nilsson, 14.10.89
Smörjare E.Wolff, 12.12.05
Eldare W.R.Skolund, 3.7.94
Eldare C.Verbanan, 15.12 12

Forts

MILOS 24.9.40
Crew list forts

Eldare G.V.Larsson, 27.11.95
Eldare G.A.Olsson, 26.4.01
Eldare - Andersson, 6.5.86

Kungl. Svenska konsulatet
Dakar (Senegal)

Dakar 13.10.1940

Bombardemang av Dakar och Rufisque.

Herr Minister,

Den 23.9.40 i daggryningen överflöga engelska flygplan Dakar och nedkastade flygblad med uppmaning till staden att förena sig med general de Gaulle, vars Franska sjöstridskrafter, förstärkta av en Engelsk krigsflotta, kryssade i öppna havet utanför staden. Energiska avslag av generalguvernören. Inemot kl 09 öppnade kustbatterierna eld mot den engelska flottan som närmat sig på ett avstånd av ungefär 5 km och som omedelbart drog sig tillbaka. Men kl 11.15 blev Dakar bombarderat. Flera tunga granater föllo ner i hamnen där de vållade skador och dödade ett flertal personer. Vid tillfället befunno sig 2 svenska fartyg under urlastning i hamnen, Korsholm och Milos. I synnerhet Korsholm ligger illa till i skjutbanan för franska slagskeppet Richelieu som ligger förtöjt i inre hamnen. Tunga granater falla ner omkring Korsholm. De svenska besättningarna uppmanas att söka skydd iland, men, då på aftonen lugnet återinträdde, begav sig de flesta ombord igen, där de tillbringade natten. MS Korsholm ligger långsides danska ms Tacoma. Då Tacoma har lastrummen fyllda av varor och då den skyddas å ena sidan av kajen och å andra sidan av Korsholm, så tar Korsholms befäl och besättning sin tillflykt till propellertunneln på Tacoma när de engelska flottstridskrafterna kl 09 den 24.9 återupptog beskjutandet av staden. På e.m omkring kl 13.30 uppnådde bombardemanget sin högsta intensitet. Vid detta tillfälle träffades Tacoma av en tung granat som exploderade i maskinrummet. Inom några minuter stod fartyget i ljusan låga (palmistes?) De från Korsholm flyktade jämte Tacomas egen besättning kände en mycket stark skakning i fartyget men kunde lyckligtvis lämna Tacoma utan skador, undantagandes övermaskinisten Cornelius som fick brännskador i ansiktet, dock inte av allvarligare art. Kapten Bergman lyckades med hjälp av befäl och arbetare från hamnen hastigt kapa Tacomas förtöjningar och det brinnande fartyget drogs av 2 bogserbåtar ut ur hamnen. Under tiden slog emellertid lågor från Tacoma av vinden över på Korsholm vars BB livbåt fattade eld och fullständigt förstördes. Även delar av bryggan antändes och skadades. Medan detta pågick ombord på Korsholm tog sig Milos besättning iland för att söka skydd. Hamnmyndigheterna beslöt att alla, vilkas närvaro i staden icke var oundgängligen nödvändig, per järnväg

MILOS 24.9.40

skulle förflyttas till Rufisque, 25 km från Dakar. Det var under denna evakuering som vid 16-tiden Milos övermaskinist Lindqvist utanför järnvägsstationen träffades av en granat som icke exploderade förrän vid nedslaget och varvid Lindqvist svårt sårades, Lindqvist kunde endast taga några steg och avled i ambulansen på väg till sjukhuset.Dem 25.9 på morgonen kom ett nytt häftigtx bombardemang av Dakar och dess hamn,men ingetdera av de två svenska fartygen skadades. Milos kunde slutlossa sin jordnötslast den 29-31.9 och avgick från Dakar på e.m den 2.10sedan jag personligen återfört ombord de till Rufisque evakuerade besättningsmännen.Korsholm kunde återintaga sin plats vid kajen och avsluta sin lossning och jag räknar med att Korsholm kan lämna Dakar den 5 oktober.

Med utmärkt högaktning
P.Charvin
Konsul

Kopia tillStockholm
& till Sv.legationen
i Vichy.

(Ovanstående brevkopia sändes 13.10 40 av Vichy-legationen till UD i Stockholm. UD sände en kopia till red AB Helsingborg,som bifogade en kopia till sin anmälan om olycksfall i arbetet som inkom till KK Sjöfartssociala avdelning den 11.11.40. Lindqvists närmaste anhörig var hustrun Gulli, Thaliagatan 3A,Göteborg)

Sjöförklaring på konsulateti Durban 25.11.40 kl 10.30

Förhöret hållitsx av konsul A.Lundholm ombord på Milos i Durbans hamn.

Befh Linderoth; Tis 24.9 fortsattes flottbeskjutningen av Dakar som började den 23.9 På morgonen gav jag order om att de som var kvar ombord kunde gå iland och söka skydd om de så ville, och samtliga gick då iland.På e.m återvände chiefen Lindqvist ombord för att hämta sin tillhörigheter men gick senare åter iland med tanke på att komma ut ur staden. På vägen ut hände olyckan. Han träffades i underlivet av en granatskärva, antagligen en från lv-kanonerna,och förblödde innan han kommit till sjukhus.Han begravdes 25.9 tillsammans med andra offer för bombardemanget på Europeisk kyrkogården i Dakar.Rederiet och hans hustru underrättades telegrafiskt och dödsattesten har sänts till rederiet från konsulatet i Dakar.

2e maskinist Söderström; (Den ende som varit nära den avlidne vid tillfället);På e.m den 24.9 satt jag i sällskap med Lindqvist på en restaurang i Dakar då en stuert från danska ms Tacoma närmade sig och sade att alla skandinaver borde bege sig till en bad-beach utanför stan.Stuerten med sällskap gick före och vi följde ett stycke efter. Utanför järnvägsstationen kom en xxxxx polis och tog mig i armen för att visa mig ett skyddsrum.I samma ögonblick hördes en skarp smäll och det blev stor förvirring bland den svarta befolkningen.De föll runt omkring mig av

MILOS 24.9.40

rädsla.Jag såg mig då omkring för att finna ut vad som möjligen hänt Lindqvist. Jag gick tillbaka några meter och fann honom liggande i rännstenen med högra benet nerblodat.Han var svårt skadad i underlivet av en granatskärva som först troligen studsat mot marken.Han var vid liv då ambulansen kom och hämtade honom men dog strax efter framkomsten till sjukhuset.Jag var med upp på operationssalen och fick där reda på av doktorn att han var död. Tiden i ambulansen från olycksplatsen till sjukhuset tog 5 minuter och ambulansen kom endast några få minuter efter det den blivit kallad.

((Protokollet sänts från Durban 8.6.42 och inkom till KK 15.8.42.
I sitt följebrev skrev konsuln att " Här finnes fortfarande i mitt förvar en del värdepapper - sjöfartsbok,pensionsbrev,postsparbanksbok, kontanter - tillhörande övermaskinist Lindqvist, men på grund av de osäkra förbindelserna ha dessa ej sänts och för närvarande anser jag det ej lämpligt att skicka desamma." Inventarieförteckningen över den dödes tillhörigheter omfattar kläder,armbandsur,verktygslåda,ritbestick, 2 plånböcker, toiletteväska,en broderad kudde, 2 huvuddynor,kojöverkast. På poatsparbanksboken insatt 316;15))

KK memorial 15.9.42

Orsak; Bombardeman av staden Dakar i vars hamn Milos låg under lossning.

Ex officio Bo Bergström

Milos.Korsholm,Ring kvarhållna i Dakar sedan juni 1940. UD H60F 1350

Milos blev 20.11.39 på resa NY- Göteborg med last av bl.a 1000 ton kaliumklorat kvarhållen i Kirkwall av Engelsmännen och beordrad till Nrewcastle-on-Tyne dit hon kom 12.12 39. Först den 20.12 tilläts Milos avgå till Göteborg, - Den 9.4.40 beordrades Milos på hemresa in till Lissabon där hon fick ligga till den 24.5 innan det blev klart att hon bortchartrats på 6-månaders certeparti under Svensk-Engelska avtalet och samma dag togs över av firman Mission Francais des Transports Maritime i Paris.Milos kom till Dakar den 3.6.40 och fick sedan varken avgångstillstånd eller besked om vidare lastning eller lossning. Frankrike var vid denna tid på väg mot sammanbrott och tyskarna på väg mot Paris. Rederiet skrev till UD från Hälsingborg 16.7.40 att Milos fortfarande ligger i Dakar." Dock är vi utan medddlande huruvida fartyget erhållit någon last ombord eller ej.Vi ha emellertdi ännu en gång telegraferat till kaptenen med förfrågan härom.Vi hoppas ni måtte benäget bistå oss för erhållande av tillstånd för fartyget att klarera ut från Dakar,och hoppas att ni må lyckas utverka sådant tillstånd." - UD hade redan den 29.6

MILOS 24.9.40

fått ett telegram från konsulatet i Dakar att Korsholm,Milos,Ring,Bur och Disa samt Hedera ligger i Dakar (retenus Dakar).UD telegraferade ner 16500 francs till Banque l'Afrique Occidentale i Dakar för vidare befordran till fartygens befh för täckandet av vissa utgifter. Konsulatet erkänt mottagan i telegram till UD den 6.7. Disa och Bur fått avgå den 19.7, övriga fartyg fortfarande i blockad.

Telegram Dakar till UD 14.8.40

Navires suedois Ring,Milos Korsholm charges toujour retenus Dakar Machines demontées ordre authorites locales. Appareillage impossible stop difficult ravitaillement fonds epuises stop exportateurs envisagement dexlax debarqu ment cargaison Dakar capitaines demandment instructions sujets garantie payement fret et frais dusa stop priere renseigner = Chrevin consul.

Milos Befh i telegram till rederiet 18.8.40

Commence discharging cargo monday stop order authorities stop thereafter redelivery ship.

Ch.telegram UD till Vichy-legationen 21.8.40

Angelägenheten erhålla avgångstillstånd fartygen i Dakar understrykes stop livsmedelssituationen enligt uppgift kaptenen Korsholm till rederiet allvarlig =Cabinet

Beskickningen i Vichy till UD 27.8.40

116 ert 281 Demarcher avgångstillstånd betalning ånyo gjorda men principfrågan anges alltjämt olöst. På välunderrättat håll uppges tyskarna Wiesbaden hindra avgång för undvikande fartygen komma england tillgodo = = Hennings, minister Suède.

Ch.telegram UD till Vichylegationen 28.8.40

Betalningsfrågan ordnad samtliga 7 fartyg Franska hamnar vårt 280 edert CH 116 =Cabinet

Dito till Vichy & Dakarkonsulatet 24.9.40

Sök utröna huruvida svenska fartygen Dakar oskadade = Cabinet.

Ch.telegram UD till Londonbeskickningen 26.9.40

Beskickningen Vichy ånyo protesterat kvarhållande svenska fartyg franska hamnar.Utrikesministeriet meddelade tyska motståndet mot frigivning sannolikt komme uppgivas. Hedera fri 25.9 Vårt Ch 1348 = Ministry Foreign Affai

Telegram Dakarkonsulatet till UD,dagtecknat 27.9

Korsholm chief engineer Lindqvist tue etant dans ville stop chaloupe babor incendie autres dommages legers stop Milos navire aucun sommage chief engineer Cordelius brulures legeres visage.

((Nämnen förväxlade.Cordelius var på Korsholm ,Lindqvist på Milos))

MILOS 24.9.40

Ch.telegram Vichy till UD 30.9.40 (Ank.1.10)

136 ert Ch 299 vårt 131 Utrikesministeriet bekräftar idag skriftligen Milos Korsholm Ring jämväl frigivna.Sistnämnda på väg Casablanca för avlastn avlastning stop Vidare meddelas att på franska regeringens begäran Wiesbaden må svensk besättning ånyo gå ombord Grängesberg i Nantes och hemstäl hemställan gjord Wiesbaden om avgångsrätt stop Avgångstillstånd även begärt Wiesbaden för Bullaren Frost Frisia nu Bordeaux och franska vederbörande tror dylikt tillstånd lämnas snart =Hennings,Ministre Suède

Milos frigiven 30.9.40

Vichy 30.9 skriftligen bekräftat till UD att Milos vore frigiven. Milos avgått från Dakar den 2.10 40, Korsholm den 5.10.- Hedera avgick från Casablanca 24.9. Ring lossar i Casablanca.

Brev till UD från konsulatet i Dakar 3.10.40.

Monsieur le ministre,

Le 23.9.40, au petir jour, des avions Anglais/survolèrent Dakar, et lancèrent de tracts invitant la ville à se rallier aux forces du général De Gaulle,dont les navires Francais, renforcés par une flotte Anglaise croisaient au large. Refus énergique du Gouverneur Général. Vers 7 h. les batteries de la côte ouvrirent le feu sur la flotte Anglaise qui s'était rapproche'e à 5 milles environ et se retira aussitôt. Mais á 11 h.15 Dakar est bombardée. Plusieurs obus de gros calibres tombent sur le port et causent des dégâts et des morts. Il y a à ce moment-là le Milos. Le Korsholm surtout est marx placé ,dans láxe de tir du ex cuirasse Francais "Richelieu" amaré à l'interieur du port, De gros obus tombent autor de lui. Les équppages Suédois sont invités à chercher un abri à terre. mais dans la soirée, le calme étant revenu, la plupart des hommes regegnent le bord et y passent la nuit. Le ms Korsholm es't accosté contre le ms Tacoma. Comme ce dernier à ses cales déjà bien remplies de marchandises et qu'il est protégésur un flanc par le quai et sur l'autre par le Korsholm officiers etx marins du Korsholm uont se réfugier dans le tunnel du Tacoma dès que de tir des navires Anglais reprend le 24 septembre à 9 h. du matin. L'après-midi , vers 13 h.30, le bombardement atteint son maximum. C'est à ce moment qu'un obus de gros calibre frappe le Tacoma et explode dans la chambre des machines. En quelques minutes tout le navire est en feu (Palmistes?). Les hommes du Korsholm réfugiés avec ceux du Tacoma dans le tunnel de ce dernier,ressentent une trés violente commotion, mais peuvent heureusement tous quitter le Tacoma sans mal, seul le chef mécanicien Corneliusson était peu grièvement baûlé à la figure. Le capitaine Bergmann aidè par les officiers et maoneuvres du port de commerce, rèussi rapidement à couper les amarres

MILOS 24.9.40

qui retenaient son navire au Tacoma,pendant que deux remorqueurs tiraient ce dernier hors du port. Il alla ensuite mouiller cui-même, hors du port aidé par les mêmes remorqueurs. Entre-temps les flammes sortant des cale du Tacoma étaient rabattues par le vent vers le pont du Korsholm dont la chaloupe babord prit feu et fut complètement incendiée. Quelques autres parties du ont furent également endommagées quelque peu par le feu. Pendant que ces évènements se paissaient sur le Korsholm,l'equipage du Milos mattaint pied àterre pour chercher un abri. Les autorités maritimes décidèrant de transporter par chemin du fer sur Rufisques , tous ceux dont le présence àDakar n'ètait pas absolument indispensable Cést pendant cette évacuation ,vers 16 h., que le chef mècanicien Lindqvist fut grièvemeet blessédevant la gare par un obus de la D.C.A. qui n'éclata qu'enretombant àterre. Lindqvist put faire encore quelques pas et mourut pendant son transport à l'hôspital. Le 25.9 dans la matinée ,noveau bombardement violent de Dakar et de son port, aucun des deux navires suédois n'est touché.
Le ss Milos a pu pendant les journées des 29-30 et 31 spetembre. Termine le débarquement des archaides qu'il avait àbord. Il a quitté Dakar le 2 octobre dans l'apres-midi,après que j'eus personnellement ramené à bord les derniers matelots évacueés sur Rufisque. Le ms Korsholm a du reprendre sa place à quai ce matin pour terminer son débarquement. Je pense qu'il pourra à son tour quitter Dakar samedi,5 octobre. Veuillez agréer ,monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments tres dévoués.

P.Charvin
Consul

Egna noteringar

Operation Menace

Kombinerade Franska och Engslska flottenheter deltog i operation Menace 23-25.9.40 mot Dakar i avsikt att få de franska krigsfartygen där att gå över till de fria Franska styrkorna under de Gaulle, i London, sedan Frankrike 22.6 kapitulerat och ingått vaoenstillestånd med tyskarna. Från Royal Navy deltog slagskeppen Barham och Resolution, hangarfartyget Ark Royal, tunga kryssarna Australia, Cumberland och Devonshire, samt 6 jagare. Från de Gaulle-sidan deltog en ansenlig styrka med bl.a ubåtar och 2 trupptransportfartyg med 2400 Främlingslegionärer och 4000 brittiska soldater som skulle landsättas om så erfodrrades. I gryningen 23.9 regnade trikolorfärgade flygblad över Dakar med uppmaning till de franska örlogsfartygen i Dakar och garnisonen där under konteramiral Landriau att gå över till de fria styrkorna. En parlamentär anlände för att träffa generalguvernören Boisson, men denne avvisade alla förhandlingar

MILOS 24.9.40

lät proklamera undantagstillstånd i Dakar kl 08 varpå kustbatterierna kl 10 öppnade eld. De engelska fartygen drog sig tillbaka längre ut till havs, sedan kryssaren Cumberland och jagarna Foresight och Ingelfield träffats. Kl 11.05 inleddes bombardemanget av Dakar som besvarades av krigsfartygen i hamnen och kustbatterierna samt luftvärnet. Förutom slagskeppet Richelieu låg i Dakar de lätta kryssarna Georges Leygues och Montcalm och 4 torpedkryssare. Av de sistnämnda ,L'Audacieux, gick ut ur hamnen för att ta upp striden till havs och måste brinnande sättas på land efter flera träffar från kryssaren Australia. (80 dödade ombord) Tunga granater slog ner i staden, hamnen och de infödda stadsdel och bl.a träffades Messrs. Maritimes passagerarångare ~~Porthos~~ Porthos på 12692 brt Byggd 1914. Särskilt Korsholm kom att ligga illa till i eldlinjen från slagskeppet Richelieu, förtöjt i inre hamnbassängen. Korsholm låg förtöjd på utsidan av danska ms Tacoma av Köpenhamn,som den 22.9 börjat lasta direkt från Korsholm för att ta över hennes last av Palmolja (i fat) och palmkärnor. Milos och Korsholms folk sökte skydd iland, och återvände ombord mot kvällen sedan de engelska och fria franska styrkorna dargit sig ut till havs. - Kl 09 den 24.9 inleddes de ett ~~nytt~~ nytt intensivt bombsrdemang avsett att förstöra alla franska krigsfartyg i Dakars hamn.Plan från Ark Royal störtbombade kl 08-09, utan att anställa skador på krigsfartygen och med förlust av 6 plan. Milos Befh och besättning sökte skydd iland medan folket på Korsholm flydde ner i Tacoms propellertunnel.Det. Var lugnt igen kl 10-11, så fortsatte bombardemanget. Kl 13.30 träffade en 38-cm granat Tacomas maskinrum varvid hela midskeppspartiet sprängdes sönder, 4 man dödades och eld utbröt som snabbt övertände fartyget. Eld slog in i tunneln där alla lampor slocknat,men tack vare reservuppgången till Poopen kunde alla ta sig upp den vägen och klättra iland på förtöjningarna. Korsholms Chief Corneliusson fick brännskador i ansiktet -dock ej allvarliga, Kapten Bergman på Korsholm lyckade med hjälp av sin. besättning och hamnarbetare kapa Tacomas förtöjningar så att hon kunde släpas ut från kajen av 2 bogserbåtar. Bränder utbröt dessförinnan även på Korsholm men släcktes av besättningen.Tacoma drev omkring som ett ~~dånande~~ dånande bål på redden hela kvällen och natten och lyste upp hela staden. Masterna lyste vitglödande och i oupphörliga explosioner slungades eruptioner av palmolja vida omkring. Vid 14-tiden 25.9 stramdade det utbrända vraket på ön Goree. - Under tiden släpades Korsholm av de 2 bogserbåtarna till en annan förtöjningsplats.Milos folk, som sökt skydd iland, kom att omfattas av Guvernörens beslut att evakuera alla civila från Dakar till Rufique, 25 km utanför staden. I Rufiquebukten hade de Gaullestyrkorna gjort ett misslyckat landstigningsförsök den 23.9 - I paniken omkring

SE KORSHOLM 1/10 S

MILOS 24.9.40

järnvägsstationen dödades Milos chief av en granatskärva. Granater från kustbatterierna skadade ute till havs slagskeppet Resolution och franska ubåten Persée sänktes då den i ytläge angrep en eggelsk kryssare.- Den 25.9 på morgonen besköts åter Dakar från havetmen sedan Barham träffats av en 38-cm granat från Richelieu och franska ubåten Béveziers fått in en torpedträff på Resolution avbröts på order från Chuchill operation Menace och lugn återinträdde i Dakar. På e.m begravdes 84 döda civila, bland dem Lindqvist, i en massgrav. 100 franska sjömän hade dödats och 182 svårt sårats. På sjukhuset i Dakar låg 197 sårade. Den 2.10 kunde Milos lämna Dakar i Barlast,destinerad till Durban i Nathal. Tacomas besättning fick efter lång väntan medfölja Porthos till Marseille för att därifrån med tåg sl slussas hem till Danmark.

"The flight from Dakar" (London 1954)

"The swedish ss Milos was lying in the inner harbour and the whole of the crew went ashore during the bombardment except the captain who was ill with malaria and unable to move. The swedish chief engineer was killed by a shell in one of the streets and several swedes wounded. If they had stayed onboard,they would have been safe, but they could not know that. A french destroyer was hit. In some parts of the town serious damage was done.There was screaming and confusion everywhere.The danish ms Tacoma ,which was lying alongside a wharf, was hit by a shell amidships and an explosion took place which killed 4 men and wounded severa A fire broke out and this spread to the swedish Korsholm which was lying outside her. A tug towed the Korsholm out into the roads where the fire was extinguished.

Historik

Laståingare på 3058 brton byggd 1898 vid Blyth Shipbuilding CI i Blyth av järn. (Ex Brynmead,Izaston, William Broadley) L 98,4 B 14,3 Tillhöri red AB Helsingborg (Konsul Otto Hillerström) i Hälsingborg. Inköpt från Glasgow i maj 1922. 900 ihkr triplemaskin från Blait & Co,Stockton.

MILOS RÄDDAT ÖVERLEVANDE FRÅN 2 CONDOR-OFFER

21.1.41 räddade Milos 18 överlevande från ss Temple Mead på 44 27 brton på resa Rosario-UK med 7605 ton spannmål som säbkts som straggler till konvoj SLS 61 av ett Fokke-Wulff Condorplan samma dags förmiddag 300 miles W Irland på N 54 14´- W 14 30´. 3 nära missar sprängde Temple Mea läck och hon sjönk efter 50 minuter. 14 man fick sätta livet till av kyla och utmattning sedan deras livbåt vattenfyllts vid sjösättningen H.M.S Camelia räddade ytterligare 9 man. Milos tog 23.1. upp ytterligar 35 skeppsbrutna från ss Lurigethan på 3569 brton,Mountain SS Co, på

MILOS 24.9.40

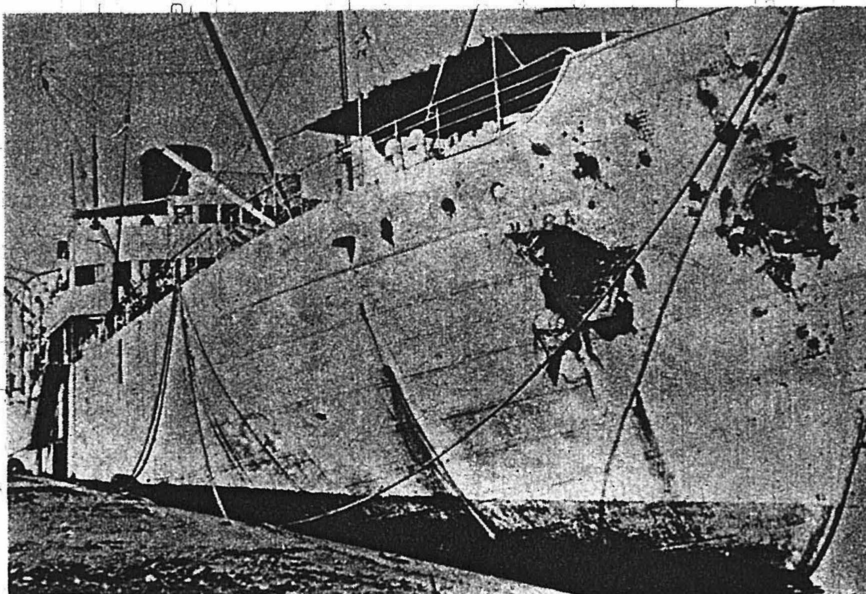
resa Port Sudan -Hull med last av 2460 ton bomullsfrökakor och 871 ton styckegods som bombats i brand av ett Condorplan kl 01.16 den 23.1 på N 53 46′- W 16, varvid 16 man dödats. Även hon var en eftersläntrare till konvoj SLS 61. De 16 dödades av en bombfullträff midskepps i maskinkappen. Med 53 räddade ombord nådde Milos lycklig Oban.

Om Milos se även Ring 28.3.40

-¥- Disa 9.2.41

MILOS SÄNKT 11 .3.43

Milos sänktes av en ubåt 11.3.43 som nachzügler till konvoj SC 21. Se detta datum för historik. (Även ett haveri 19.1.42)



Danska Mira skadad i Dakar 25.9.40

(SE ÄVEN KORSHOLM 24 9 40)

KORSHOLM 24.9.40

KORSHOLM & MILOS I SKOTTLINJEN I DAKAR DÅ ROYAL NAVY BOMBARDERADE STADEN.

Journalutdrag 20.6- 24.11.40

Tors 20.6.40 15.40 avgått från Conakry destinerad till Dakar med last av palmkärnor (palmistes) för Bordeaux & styckegods för Dakar.

Lör 22.6. kl 18 anlänt till Dakars redd.

Ons 27.6 Kl 14 förhalat in till kaj och börjat lossa styckegods.

Tors 28.6 kl 17 avslutat lossningen av Dakarlasten, men fartyget kvarhållits på order av de Franska myndigheterna.

Fre 29.6 Kl 15 gått ut och ankrat på redden i avvaktan på vidare order.

Mån 8.7 Slagskeppet Richelius bombats av flyg.Korsholm förts in i hamnen och ankrat där.

Tos 11.7 Befh upprepade ggr fått telegrafiska order från rederiet att lämı Dakar.Befh åtskilliga ggr protesterat mot kvarhållandet och anhållit om tillstånd att få avgå men vederbörande vägrat under motivering att de avvaktar order från högre franska myndigheter.

Fre 12.7 Befh gjort nya framställningar om att få avg men vägrats.

Tors 18.7 Korsholm åter skiftats ut på redden och ankrat där.

-(Inget men hänt under 2 månader utöver att myndigheterna låtit ta iland delar till maskinen för att förhindra flyktförsök.)

Lör 14.9 Kl 17-18,20 förhalat från redden i i hamnen med assistans av två bogserbåtar och förtöjt med BB-sidan långsides Danska ms Tacoma.

Sön 15.9 Befh kl 10 av Chef de Service de la Police Navigation fått order lossa lasten till ms Tacoma ochunderrättats om att fartyget efter slutad lossning var fri från chartern och hade frihet att avgå.

Mån 16.9 kl 08 börjat lossa palmkärnelasten med 4 gäng till ms Tacoma lång sides.Lossningen fortsatt på ordinarie tid till

Mån 23.9 kl 11.30 då lossningsarbetet avbrutits av flygbombardemang och strid mellan kustbatterierna och fientliga fartyg. På grund av fartyget utsatta läge,med nedslag i omedelbar närhet, tillråddes besättningen at av Police Navig. att lämna fartyget. Besättningen skingrats på olika håll i staden. På e.m kom kontraorder att besättningen skulle återvända ombord och förbli ombord, vilken order följdes av alla som nåddes av ordern.

Tis 24.9 Ingen lossning ägt rum på grund av krigstillstånd i satden.De AV BESÄTTNINGEN SOM EJ NÅTTS AV KONTRAORDERN FORTFARANDE kvar iland för att söka skydd. En del av de kvarvarande på Korsholm och en del av Tacomas besättning sökt skydd i Tacomas propellertunnel under kanonaden eftersom den ansågs vara den säkraste platsen eftersom akterrummet var fyllt av palmistes. En del av besättningen sökt skydd i skyddsrum på kajen. Ungefär kl 13 utbröt en våldsam kanonad och efter 15-20 minuters

KORSHOLM 24.9.40

väntan i tunneln hördes en våldsam explosion i Tacomas maskinrum vilket omedelbart övertändes. Elden spred sig blixtsnabbt in i tunnlarna. Vid explosionen dödades 3 man av Tacomas besättning och en sårades så svårt att han avled av skadorna. Korsholms chief A.Corneliusson blev bränd i anskitet.De överlevande tog sig ut genom aktre uppgången och sökte fort ast möjligt skydd i skyddsrummen på kajen eftersom eldgivningen fortfarande var mycket intensiv. Elden på Tacoma övertände hela midskeppspartiet och branden hotade starkt Korsholm. Korsholms befh,Erik M.Bergman, begärt hos Police Navigacion att få bogserbåtar fär att släpa Tacoma bort från Korsholm, men innan detta kunde göras hade bryggan och BB livbåt antänts.Genom rådigt och energiskt arbete av besättning och befål som återvänt ombord kunde elden fås under kontroll och nerkämpas. BB livbåt med all utrustning hade då helt brunnit upp liksom delvis BB solsegel och solsegelåsar på båtdäck.BB brädgång hade krökt sig i hettan,större delen av färgen i BB gång midskepps svartbränts av hettan och trädäcket skadats. Korsholm blev senare utsläpad på redden av bogserbåtar och ankrades där STB + 75 fammar. 2 motormän följt med ut på redden och sedan stannat ombord.Övriga 24 besättningsmän evakuerats till olika ställen utanför Dakar,

Ons 25.9 Till ankars. Mycket häftiga strider under dagen mellan fientliga fartyg och stadens försvarsstyrkor.De av besättningen som evakuerats, stannat iland enär all förbindelse mellan land och fartyg på redden förbjudits.

Tors 26.9 Befh Bergman och en del av besättningen fått tillstånd att återvända ombord.

Fre 27.9 Till ankars. Enär inga strider förekommit 26.9 ochupplsyningar hos myndigheterna visade att striderna voro överståndna, gav befh order att hela besättningen skulle återvända ombord.Besättningen kommit ombord eftrehand som de nåtts av orderm.

Ons 9.10 Fartyget utlossat 09.30 och kl 11.30 avgått från Dakar med lots ombord, destinerad till Durban via Freetown.Under den tid som fartyget tvingats ligga stilla har fartygets botten och sidor upp till ett djupgående av 18'10" belagts med snäckskal och gräs av upp till 3" tjocklek på sina ställen. Befh före avgången hos Mission Francaise de Transports Maritime inlagt protest och ställt dem ansvariga för alla kostnader som uppstå för att få fartyget i samma skick som det befann sig i vid charterpartyts tecknande 7 maj 40. I befh protest sägs bl.a;"I have received several cables with orders from the owners of the ship to leave for a neutral port.I have asked the authorities to be allowed to leave,but this has beem refused. The authorities have taken ashore some parts of the engines in order to keep off every attempt of escaping in spite of i have

KORSHOLM 24.9.40

Had no intention to leave without clearance from authorities...In consequen se of the above writing and of all that is shown from the log extract, I ~~myself~~ absolve myself, the owners and the crew from all responsibility of the damages which might have happened to the ship, the engines or the carg reserving our plead according to the law. Dakar 1st of october 1940 Resoectfully. Eric Bergman .Master ms Korsholm.

Lör 12.10 kl 12.20 anlänt till Freetown, Sierra Leone.

Mån 21.10 Enligt order från Naval Control 20.10 skulle fartyget ha lättat ankar och avgått kl 17.15. Kl 16.30 gav befh order om upptagning av fall repstrappan och allt gjordes klart för att svänga ut STB livbåt. Timmerman begivit sig ut i livbåten för att göra klart surrningsanordningarna sedan den svängts ut. Plötsligt lossnade förliga fastsättnings anordningen och båten tippade och blev hängande i aktertaljan. Timmerman störtadei vattnet och ådrog sig ett flertal men dock lindriga skado Han tog sig själv ombord. Vid den häftiga knycken då förtaljan lossnade och aktertaljan fick hela livbåtens tyngd, kröktes aktre däverten och sprickor uppstod i densamma. Befh gav order om att uppskjuta avgången till nästa morgon. Som BB livbåt blivit uppbränd i Dakar beslöts skifta STB båt till B$_h$ sida samt att flytta resterna av BB-båten till akterdäcket. Detta arbete måste avbrytas på grund av mörkret. Inga ljus tillåtna någonstans efter mörkrets inbrott.

Tis 22.10 kl 06-07.30 avslutat arbetet med att flytta STB livbåt. Lättat ankar 08.45 och skiftat till Hamnspärren. Då signal gavs att spärren öppnats, avgått kl 10.10.

Fre 22.11 08.20 anlänt till Durban och förtöjt kl 11.15 i Congella Dry dock (flytdocka). Kl 13 börjat arbetet med renskraoning av fartygets botten. Fartyget blivit väl skrapat och borstat och sidorna målats med International Nr 1 och 2. Mönjebältet borstats och målats.

Sön 24.11 10.30 förhalt ut ur flytdockan assisterad av bogserbåt och lots Förtöjt på utsidan av ss Baron Scott vid Maydon Wharf No 10

(Sammanställning av flera olika utdrag)

Ingen crew list

Ingen sjöförklaring avgivits. Ingen crew list. De enda nman som nämns är befh Eric M.Bergman, 1e styrman Wickberg och chiefen A.Corneliusson.

Telegram Befh, Dakar 28.9kl 9.30, till rederiet

Crew has been avacuated and are all well stop portside lifeboat destroyed by fire from gunned ship stop some othet damages but not interfering with seaworthy condition stop can probably not get new lifeboat here stop

KORSHOLM 24.9.40

have about 2000 tons cargo onboard stop sailing date very vague stop will csble again when things become more settled =Bergman

---

23.10 fick rederiet telegram från befh

Uppmana Securitas beordra platsagenter Durban vidtaga åtgärder i god tid så ny livbåt med komplett utrustning kan erhållas framkomsten medio november.

Ny livbåt i Durban

Ny BB livbåt levererades till Korsholm i Durban av Herby Spradbrow boatbuilder, Maydon Wharf, Congella och kostade enligt räkning till fartyget 1.12 40 £ 240.7.6.incl. fitting chocks = 4050;- kr

Reparation av STB aktre Welindävert i Durban kostat £ 28.15 = 484;44 kr

K.M.Rosholt ltd, Ships Stores Merchants, Durban levererade en komplett utustning till båten för £ 186.4.1 = kr 3104;19.

---

2 motormän premierate för sin insats

Brev till rederiet som mottogs 9.8.41 från kapten Bergman på Korsholm; " Åberopande journalutdrag nr 22 av den 22.9.40 beder jag härmed få meddela att jag i egenskap av befh för visad rådighet vid elds släckande ~~ombord~~ ombord samt i övrigt för fartygets säkerhet tilldelat tvenne ombord anställda motormän, Karl Bengtsson & Mats Gustafsson, vardera en belöning av 500 francs. Vidare belönade jag av samma anledning franska soldater med 1000 francs, Dessa belöningar voro väl motiverade, varför jag ansåg mig berättigad att å rederiets vägnar utgiva dessa belopp, vilka emellertid, i avvaktan på Edert godkännande, utlagts av min privata kassa och ej upptagits i min redovisnong. I förhoppning om att mitt handlingssätt vinner ~~Edert~~ Edert gillande ,anhåller jag vördsamt att återbetalning till mig av 2000 francs prövas."

SKN 11.8.41 meddelat rederiet att ta upp 2000 francs i sin generalräkning. Detta gjorde ~~Oxtaxiat~~ rederiet den 15.5.44 och beloppet blev kr 196;- som SKn ersatte.

Assurans

Inkl ovanstående slutade rederiets generalräkning för haveriet till SKN den 15.5.44 på 35.526;86 kr inkl fraktförlust mm

SKN ersatte den 7.12.44 kr 12.691;92 = 1/3-del.

Korsholm fick den 9-15.1.42 orkanskador

Korsholm sänktes den 13.4.42

HISTORIK; se 13.4.42

KORSHOLM 24.9.40

TACOMA

MS Tacoma av Köpenhamn, 5905 brton byggd 1926 i Nakskov, L 116 B 16, var på resa London-Cape Town-Saigon och anlöpte 20.6.40 Dakar för bunkring. Den 22,6 kapitulerade Frankrike och fartyget kvarhölls av de nu statslösa franska myndigheterna i Dakar. I början av juli övertog Vichyregeringen under Marskalk Petain "2 regeringsmakten " över de Franska kolonierna, men liksom Milos, Ring, Bur, Disa och Korsholm kvarhölls Tacoma tills vidare under påtryckning från "Wiesbaden", d.v.s de Tyska ockupationsmyndigheterna i Vichyfrankrike. För England gällde det nu främst att få över de franska flottstyrkorna i Oran och Dakar på sin sida under de Gaulle, eller att se till att dessa resurser inte föll i tysk hand. Den 8.7 väcktes Dakar av skottlossning, följt av dova explosioner .En motorbåt från en engelsk flottstyrka ute till havs hade tagit sig igenom hamnspärren och fällde en serie sjunkbomber under akterskeppet på slagskeppet Richelieu ,och sedan angrep 6 Swordfishplan från Ark Royal Richelieu med torpeder. En sprängde bort roder och propellrar på det ännu inte helt aktionsklara, fortfarande under utrustning varande slagskeppet. Hotet att få ut Richelieu som tyskallierad konvojslaktare i Atlanten var därmed avvärjt t.v. Den 10.7 hissades trikoloren på Tacoma. Sedan gick veckor och månader. Några av de på redden liggande kvarhållna fartygen lyckades en natt bryta sig ut genom inloppet och undkom fångenskapen. Fransmännen avlägsnade sedan viktiga maskindelar på de andra fartygen för att förhindra nya flyktförsök och hamnbarriären förstärktes. Vid det stora anfallet mot Dakar 23.9. undgick Tacoma och Korsholm skador men vid 11-tiden den 24.9 tog striderna ny fart efter en bombraid kl 08-09 av engelska plan mot hamnområdet. Ett 20-tal man från Tacoma och Korsholm sökte sig ner i skydd i propellertunneln på Tacoma. Tacoma skakades våldsamt av explosioner och lufttrycket kändes även det nere i tunneln. Kl 13.30 hade just 2 man gått ut i maskinrummet för att söka ta reda på hur läget var då en 38-cmgranat exploderade på maskintoppen och sprängde sönder hela midskeppsöverbyggnaden på Tacoma. Kocken K. Nielsen, f.5.4.21 och timmerman Bjarne Månsson, 5.10.78, dödades omedelbart, 2 andra skadaes svårt och dog kort därefter. I tunneln kastades alla om varndra, lamporna slocknade och ett eldhav slog in från maskinrummet. Skärande nödrop hördes men inget kunde göras. De överlevande klättrade snabbt och lugnt upp till poop via nödutgången i tunnelns akterände och klängde sedan iland på förtöjningarna. Allt var söndersprängt midskepps på Tacoma, presenningarna hade slitits av luckorna, alla luftrörshuvar kastats av och eldhavet midskepps satte även eld på Korsholms solsegel och BB livbåt men besättningen ingrep snabbt och resolut tillsammans med franska soldater och räddade fartyget. Tacoma bogserades ut på redden men sedan bogserkablarna bränts av fick

KORSHOLM 24.9.40

det övertända vraket driva bland ankarliggarna som ett gigantiskt bål hela natten för att till ists utbränt stranda på ön Goree. Besättningen från Tacoma drogs in i massflykten ut ur staden. Halvvägs till Rufisque mötte de danske konsuln i bil som varnade dem för att fortsätta till Rufisque, förhållandena där var ännu värre än i Dakar. De fortsatte dock till Rufisque och tillbringade natten på stranden där som var upplyst av den brinnande Tacoma. Den 25.9 följde nya anfall mot Dakar. Tacomas folk fick logi i en fabrikshall med säckaratt ligga på och livnärde sig på kokta höns med ris som de köpte av infödingarna. Den 26.9 gick ett överfyllt tåg till Dakar och där ordnade sedan konsuln hotellrum till ...ntliga. Det skulle dock gå många månader av väntan innan möjlighet gavs att medfölja trupptransportfartyget Porthos till Marseille. En matros blev kvar i Dakar, ett offer för malariaepidemin som grasserade där.

(Se även Milos 24.9.40 för ytterligare uppgifter)

TELEGRAM SOM BELYSER KORSHOLMS TVÅNGSUPPEHÅLL. UDH-1356

Telegram konsulatet,Dakar till UD,avsänt 29.6.40

Nombreux navires suedois dont Bur Korsholm Disa Hedera Ring et Milos retenus Dakar attendant instructions stop Situation serieuse cause ravitaillement vivres impossible faute moyens paiment stop urgebtz instructions prevoyez evenuellement envoi fonos importants consulat pour remise aux capitains sous responsabilite armements respectiez.

(UD telegraferat 1650000 francs 2.7. till Banque L'Afrique Occidentale i Dakar)

Ch,telegram UD 15.7 till Ministre Suède ,Hotel Ambassadeurs,Vichy

Sök utverka tillstånd Korsholm nu i Dakar avgå närmaste neutrala hamn=Cabinet

Konsulatet,Dakar,19.7 telegraferat till UD

att Disa och Bur tillåtits avgå, men övriga fartyg " toujours bloqués."

Telegram en clair Dakarkonsulatet till UD ,daterat 14.8.40

Navires Suedois Ring Milos Korsholm charges toujours retenus Dakar machines demontees ordre autorites locales appareillage impossible stop difficultes ravitaillement fonos epuises stop exportateurs envisageant debarquement cargaison Dakar capitaines demandent instructions sujet garantie payement fret etfrais dus stop priere renseigner = Chrevin consul.

Broströms Linjeagentur i brev t UD,Sthlm 21.8.40

Åberopande dagens telefonsamtal med attaché Åström bedja vi få meddela att senare idag till rederiet ingått följande telegram från Korsholms befh: " Impossible obtain cl earance sailing stop vital parts engines taken ashore

KORSHOLM 24.9.40

by authorities stop situation will soon become serious account lack of provisions =Bergman, Sw.Consulate." Telegrammetx är avsänt från Dakar den 20.8 kl 16.30. Med anledning av kaptenens påpekande om provianten tycks man kunna utgå ifrån att dylik icke står att anskaffa i tillräckli mängd i Dakar. Vi hemställa att Kungl.UD ville genom beskickningen i Vic framhålla situationens allvar och nödvändigheten av att de franska myndi heterna fattar beslut beträffande fartygens avsegling.

UD 21.8 i Ch.telegram till Ministre Suèdois ,Vichy

Angelägenheten erhålla avgångstillstånd fartygen Dakar understrykes - livsmedelssituationen enligt uppgift kaptenen Korsholm till rederiet allvarligt = Cabinet.

Ch.telegram Vichy till UD 27.8.40

116 edert 281 demarcher avgångstillstånd betalning ånyo gjorda men principfrågan alltjämt olöst. På välunderrättat håll uppges tyskarna Wiesbaden hindra avgång för undvikande fartygen komma England tillgodo = = Hennings, Ministre Suéde.

UD till Vichy kl 12 24.9.40

Sök utröna huruvida svenska fartygen Dakar oskadade = Cabinet

Telegram UD till Londonbeskickningen kl 22.30 26.9

Beskickningen Vichy ånyo protesterat kvarhållande svenska fartyg i franska hamnar. Utrikesministeriet meddelade tyska motståndet mot frigivning sannolikt komme uppgivas. Hedera fri 25 september=Ministry Foreign Affairs.

Telegram Dakar till UD via Gtbg Radio 28.9

Korsholm chief engineer Lindqvist tue etant dans ville stop chaloupe babord incendie autres dommages legers stop Milos navire aucun dommage chief engineer Cordelius brulures legeres visage =Charvin consul

((Namnen förväxlade;Lindqvist var på Milos, Corneliusson på Korsho

Telegram till rederiet från Korsholms befh i Dakar 30.9

Crew have been evacuated and are all well stop port side lifeboat destro ed by fire from gunned ship stop can probably not get new lifeboat here Have about 1000 tons cargo aboard stop Sailing date very vague stop Will cable again when things become more settled =Bergman,Sw consulate.

UD P.M. 2.10.40

Beskickningen i Paris,p.t.Vichy, har telegrafiskt inberättat att vederbörnade franska myndigheter den 30 nästlidne september skriftligen bekräftat att Milos, Korsholm och Ring jämväl frigivits samt att Ring vore pä väg till Casablanca för lossning.

KORSHOLM 24.9.40

Dir.E.Carlsson, Sv.-Amerika-Mexicolinjen,Gtbg 3.20.40 till UD

För mottagna underrättelser att ms Korsholm bekrfättats vara fri-
given, ber jag härmed få framföra mitt tack. Fartygets långa kvarhållar
i Dakar har vållat mycken oro och jag är därför särskilt tackdam
för nu bekomna meddelande.

Korsholm fick 9-15-1-42 orkanskador

Korsholm krigsfärliste 13.4.42

Historij; se 13.4.42

SILJAN 26.9.40

TORPEDERAD KL 21.20 C:a 260 sjömil WSW IRLANDS SW- KUST på RESA CARDIFF-LISSABON MED 3993 TON KOL. SJÖNK EFTER 15 MINUTER MED STÄVEN FÖRE. DE 27 OMBORDVARANDE I TRE LIVBÅTAR, AV VILKA 9 MAN I I:e STYRMANS BÅT FÖRSVANN. KAPTENS BÅT NÅTT LAND I DINGLE BAY DEN 5.10. 2:e STYRMANS BÅT MED 9 MAN 2.10 UPPTAGITS AV EN FISKBÅT OCH LANDSATTS PÅ ILEE DE GROIX, LORIENT.

SILJAN 26.9.40

Rapport

Avgick Cardiff kl 11 22.9.40 dest. till Lissabon. Rumslast av 3993 ton ko
Djupg F. 22′- A. 22′1″ 27 ombv
Torpederad tors 26.9. kl 21.20 av krigförande lands ubåt. Omkring 260 mil WSW Irlaads SW-kust. N.vind, dyning, vackert väder. 2e styrmans vakt Utkik på bryggan. Fart vid torpederingen c:a 10 knop.
Route & kurser erhållits från Naval Control. Vid avgång från sista hamn 964 ton bunkerkol (20 ton per dygn). Proviant för 3 månader.

Tors 26.9 kl 21.20 torpederad utan varning .Livbåtarna utsattes omedelbar utan hinder. Fartyget sjönk efter c:a 15 minuter. Alla tre livbåtarna samlades och flottarna söktes men kunde dessa ej upptäckas,varför av befh upmanades att båtarna skulle försöka hålla tillsammans, samt att kursen var ONO till den Irländska kusten. Befälet över de andra båtarna hade resp. Ie Styrman N.Bengtsson och 2e styrman G.Olsson. Följande dag,fre. 27.9, siktades de båda andra båtarna förut c:a 6 mil från befh båt. De andra båtarna hade något större segel och syntes därför göra större fart, varfö deras befh förmodligen ansåg det vara tidsförlust att invänta oss.
Lör 28.9 voro de andra livbåtarna försvunna ur sikte. - Fre 4.10 omkring kl 18 kastades drivankare på grund av hård SW vind och grov sjö.
Kl 21.30 siktades fyr på Irland. -Lör 5.10 kl 05 fortsattes seglingen. Vinden svängt över till ostlig med hårda regnbyar och grov sjö. Omkring kl 12 middagen landade befh båt på stranden Fohonough,strax norr om Dingl Bay på Irlands sydvästkust. Den svårt medtagna livbåtsbesättningen omhändertogs av ortsbefolkningen och överfördessenare av Coast Gurds personal till Dingle hospital,där god vård erhölls.

Dublin 16.10.40
Sven Cronberg
Befh.

Sjöförklaring på Gen.konsulatet,Dublin fre 18.10.40 kl.10.15
(Protokollet inkom till KK 21.1.41)

Sakkunniga: Ie styrman N.G.Westberg, ex Canton, & befh på finska ss Ergo Rune Hansen.

Generalkonsul Nils Leon Jaenson utfrågat varje vittne.

Befh Cronberg: Inte gått i konvoj. Om vi skulle gått i konvoj från Cardi hade vi fått vänta till någon gång i oktober,varför mitt rederi ansåg d lämpligast att vi skulle avgå så snart vi lastat färdigt. Nat.märken va målade i tydliga klara färger på bogar och låringar,med målad svensk flagga midskepps på båda sidor,allt enligt föreskrifterna. Senast målat upp i sept. 40. Tre livbåtar ombord. 2e styrman och utkik på bryggan. Explosionen vid lucka 2 kan inte ha varit något annat än en torped.

SILJAN 26.9.40

2200 famnar djupt på platsen och en magnetmina torde inte verka på större djup än 12 famnar . En drivmina är uteslutet. Ingen ombord sett någon ubåt eller torpedbana. Aldrig funnits någon minrisk i detta krig i de farvatten där Siljan befann sig.För övrigt kastas en drivmina bort av bogvattnet.- Kan inte ha varit något annat än en torped. Jag var den första som kom upp på däck efter explosionen.Sedan kom omedelbart den övriga besättningen var och en till sin livbåt, och samtliga tre livbåtar sjösattes och bemannades med 9 man i varje båt. Då båtarna kommit c:a 60 meter från fartget sjönk det ungefär 15 minuter efter explosionen. Ingen av båtarna hade skadats så när som på en mindre läcka i den båt i vilken jag befann mig, och den läckan orsakade oss inte något större obehag. Min båt var STB förliga båt. Den båt som enligt rederiet landat i Nantes i Frankrike var BB båt förd av 2e styrman Olsson. Jag uppmanade de andra båtarna att vi skulle hålla ihop. STB aktre båt och BB båt hade något större segel än STB förliga båt och givetvis skyndade var och en mot land. Det rådde frisk bris och vackert väder. Alla hade alltså gott hopp om att båtarna skulle reda sig utan att behöva hålla tillsammans. I båtarna fanns proviant för 8-9 dagar och vatten för 7-8 dagar. I min båt var vi utan vatten i 2 dygn. Besättningen i alla båtarna var ungefär likvärdig. I den saknade båten förde Ie styrman befälet. Vädret höll sig vackert i 5 dygn,sedan blåste det upp en kuling, men det blåste aldrig storm under hela tiden vi var i livbåten. Jag tror att det finns stora utsikter att något fartyg räddat besättningen i STB aktre båt. När vi sist siktade de andra 2 båtarna föreföll de segla tillsammans.Det var i skymningen fredag 27.9. Däefter sågo vi dem cike.

3e styrman Rosén: Låg påklädd och sov i min koj vid explosionen. Satte på mig livbältet och gick direkt till STB förliga båt. Alla gick till båtarna i lugn och god ordning. Alla 3 båtarna kom i sjön oskadade men en man föll i vattnet.Han togs upp av STB aktre båt. Båtarna som seglade ifrån oss var mer lättseglad, skroven var lättare . Befh gjort vad han kunnat för att säkerställa allas räddning. Någon larmsignal hörde jag inte. Vad konvojen beträffar så har vi endast en gång gått i konvoj och de var på en resa från N.Y till Irland/England.

Chiefen Andersson: Satt och skrev i min hytt vid explosionen. Fick inte maskindagboken med mig. Hela båten var ju mörklagd över däck, men jag hade en lampa utanför min hyttdörr och dem tände jag för att underlätta för besättningen att komma till livbåtarna.Efter explosionen arbetade maskinen som vanligt och elekrticiteten fungerade. Efter att ha tänt lampan gick jag tillbaka till hytten och hämtade ett livbälte och en ficklampa,gick därefter föröver upp på bryggdäck för att förena mig med min livbåt,STB förliga båt. Det var alldeles mörkt och jag såg inte hur den övriga besättningen kom till sina båtstationer.Livbåtarna

SILJAN 26.9.40

firades utan svårigheter och befh meddelade till de övriga båtarna att vi först skulle söka efter flottarna. Dessa kunde dock inte påträffas, de kanske hade fastnat i något och dragits med ner. Befh meddelade då att kursen skulle sättas cirka ONO och att vi om möjligt skulle hålla tillsammans. Det var lugnt och vi hade ficklampor att signalera med. Vi hade kontakt med varandra hela natten. På fredag kväll då vinden friskat i, förlorade vi de andra 2 båtarna ur sikte. Dessa båtar hade då samma kurs som vi eller möjligen något nordligare kurs. (Tillfrågad huruvida han kunde ge något besked rörande den båt som synes saknad svarade chiefen:) Omedelbart efter det att båtarna sjösatts rodde STB aktre båt under Ie styrmans befäl till vår båt och Bengtsson bad att få låna en klocka efter som han inte hade någon i sin båt. Jag gav honom mitt guldur. Bemanningen tror jagvar lika god i samtliga båtar. Siljan sjönk 10-15 minuter efter explosionen. Nationalitetsmärkena var inte belysta och kunde följaktligen inte ses på natten.

Matros Rehn: Väckt i min hytt av explosionen kl.21.20, Jag togg en rock och en livväst och sprang till STB förliga båt. Allt gick lugnt och sansat till. Det var becksvart men vi hade ficklampor att lysa oss med. I övrigt såg jag bara ett ljus, en lampa som övermaskinisten tänt på akterdäck. När vi kommit på säkert avstånd från det sjunkande fartyget så samlades de 3 livbåtarna och besättningarna samtalade med varandra i mörkret. Befh gav kursen till Irland och sade att vi skulle försöka hålla tillsammans. Befh hade befälet i STB förliga båt. Ie styrman hade befälet i STB aktre båt och 2e styrman i BB båt. När vi sist såg de 2 andra båtarna på kvällen 27.9 var de cirka 5′föröver. .

Donkeyman Johansson: Vid explosionen satt jag på huk under filbänken i maskinrummet ifärd med att reparera den. Jag kastades fram mot maskine och fick en störtsjö över mig. Skyndade mot eldrummet för att varsko eldarna men mötte dem på väg ut ur eldrummet. Vi begav oss upp på däck De var inte alldeles mörkt och en lampa brann på akterdäck.Ingen larm signal behövdes efter explosionen. Skakningen var så pass stor att al märket vad det var frågan om. Vi sprang till våra respektive båtar. Allt gick bra. Efteråt samlades de 3 båtarna och vi kontrollerade att hela besättningen var med. Siljan sjönk 14-15 minuter efter explosione Vädret var vackert och befh gav kursen ONO mot Irländska kusten. - (Förhörsledaren frågat varför donkeyman inte stoppat maskinen efter explosionen:) Johansson svarat, Man blev nervös och när eldarna ropade "Nu är det färdigt!" rusade jag upp med dem,men annars hade jag nog en tanke i den riktningen.Jag hörde ingen signal från maskintelegrafe När jag passerade maskintelegrafen i maskinrummet såg jag att den sto på full fart.

SILJAN 26.9.40

CREW LIST (Uppgifter från olika håll)

Befh Sven Mauritz Cronberg, Pålsjögatan 45,Hälsingborg,10.2.92 Landskrona
Förtt Siljan sedan januari 39

+ Ie styrman Nils Gustaf Bengtsson, Göteborg, 2.8.01

2e styrman Fritz Gunnar Olsson, Malmö, 27.12.08

3e styrman Svante J. Rosén ,Parkvägen 40,Kristianstad,22.8.03 (22.1.40)

Övermaskinist Johan Leonard Andersson, Maskinistgatan 5,Gröndal, Stockholm, 22.2.87. ombord sedan nov 38.

2e maskinist Malte Adrian Mårtensson, Hälsingborg, 10.4.06 (1a mgn 9 8 42) (1a ... 25 7 43)

+ 3e maskinist Karl Emil Ljungfeldt, Hälsingborg, 22.6.87

Timmerman Bror Edvin Hallberg, Sölvesborg, 21.12 03

Matros Oscar Edvin Ernfrid Rehn, Utvälinge, Vegeholm, 22.5.88 (28.3.40)

Matros Ernst almkvist, Hälsingborg, 12.9.11

+ Matros Karl Heinrich Milbers, Malmö, 10.6.13

Lättmatros Klas Ove Emanuel Hallén, Njurunda,Sundsvall, 29.1.22

Lättmatros Kuno Achtman,Estland, 7.6.16 (Försvann i Paris sedan tyskarna hänvisat honom till den Ryska ambassaden)

+ Lättmatros Per Tage Källblad,Orsa, 8.8.14

+ Lättmatros Philipp Vedler,Estland,13.3.20 -Inga anhöriga i Sverige.

Donkeyman Bror Erik Johansson, Källgatan 3,Ängelholm, 29.8.99 (28.3.40)

+ Smörjare Johan Albin Salomonsson,Hälsingborg, 12.3.01

Eldare Karl Johan Borg, Landskrona, 11.8.99

Eldare Karl Helge Agaton Larsson, Hälsingborg, 25.10.08

Eldare Einar Natanael Nordström, Hälsingborg, 19.12.02

Eldare Robert Squirrel,London, 1.5.19 (Förd till KZ av tyskarna i Lorient) 1/0 5-6

+ Eldare Karl Hjalmar Larsson, Stadsäga 614, Nynäshamn, 12.8.99

+ Lämpare Helge Palle Nielsen, Köpenhamn, 9.2.20

Lämpare Kenneth K.Rawley,Montreal, 23.1.18 (Förd till KZ av tyskarna i Lorient) 1/0 5-6

Steward Alf Oscar Petterson, Hälsingborg, 21.6.06

+ Kock Karl Gustaf Adolf Nilsson, Åhus, 2.12.00

Mässuppassare Torsten Lennart Svensson, Hälsingborg, 25.4.23

De 9 saknade var alla i STB aktre båt (nr 2)

2e STYRMANS BÅT TILL FRANSK HAMN 6.10.40

Brev från Legation du Suede,Paris, 12.10.40 til UD

Till Hans Excellens

Herr Ministern för utrikes ärendena etc

Bekräftande det telegram som beskickningen avsände via Vichy till UD den 11 ds får jag vördsamt härjämte översända avskrift av en från konsulatet i Nantes idag ingången skrivelse jämte bilaga angående de 9 besättningsmä från ss Siljan vilka räddats av en fransk fiskebåt och införts till Ile de Groixx (Morbihan).Dessa besättningsmän -med undantag av eldare Esquerel

SILJAN 26.9.40

samt lämpare Lovely, vilka enligt uppgift blivit internerade av de Tyska myndigheterna - befinna sig för närvarande i Nantes där de omhändertagits av konsul mosesson.

Hedengren.

Consulate de Suede
NANTES.

Nantes 11.10.40

Till Kungl. Svenska Beskickningen i Paris.

Åberopande dagens telefonsamtal med herr legationssekreteraren Hedengren får jag härmed vördsamt översända förteckning över de av franska fiskebåten "Auguste Maurice", skeppare Auguste Bihan, från Ile de Groix (Morbihan) räddade sjömännen från ss Siljan. Siljan torpederades av en tysk eller italiensk ubåt den 26.9.kl 21.30 (2e styrman, som hade vakt, såg torpeden), och båten sjönk efter 10 minuter. Besättningen, 27 man, gick i 3 livbåtar, den första fördes av befh, den andra av Ie styrman och den tredje av 2e styrman. Under de första 36 timmarna höllo alla tre båtarna tillsammans, men vid dagningen den 28.9 hade kaptenens och Ie styrmannens båtar försvunnit. Fint väder och lugn sjö rådde vid torpederingen och något svårare väder hade det icke varit under de närmaste följande dagarna,varför 2e styrmannen tror att besättningen på de övriga båtarna ävenledes räddats. Torpederingen ägde rum 250 sjömil väster om Irland. Först den 2.10 kl 21 fick besättningen å den räddade båten se ljusen på en fiskebåt.De sände nödsignal och blevo upptagna. De befunno sig då c:a 50 à 60 sjömil söder om sydvästra udden av Irland. Fiskebåten upphörde omedelbart med sitt fiske och styrde kurs på Ile de Groix dit den anlände söndag 6 ds. De tyska marinmyndigheterna på platsen togo hand om besättningen och förde den med båt till Lorient.De tyska myndigheterna ha telegrafiskt underrättat de räddade sjömännens anhöriga.Däremot har rederiet ej erhållit något meddelande om torpederingen.

P.Mosesson -Konsul

Namnförteckning över från Siljan räddade sjömän

2e styrman Gunnar Olsson från Malmö,inskriven vid Malmö Sjömanshus nr 401
2e maskinist Malte Måtrensson,H-b, -"- Hälsingborgs -"- nr 170
Lättmatros Hallén från Njurunda -"- Sundsvalls ,-"- nr 71
lättmatros Achtman, Estländare
Matros Ernst Palmkvist,Hälsingborg -"- Karlshamns -"- nr 60
Eldare Karl Borg ,Landskrona -"- Landskrona -"- nr 213
Mässuppassare Tortsen Svensson,H-b, -"- men minns inte sitt nummer har borttappat sina papper
Eldare Esquerel,Engelsman, har blivit sänd till ett koncentrationsläger.
Lämpare Lovely, canadiensare,har blivit sänd till ett koncentrationsläger.

(Slut skrivelse från Paris 12.10.40)

SILJAN 26.9.40

Consulat du Suede Nantes 19.10.40
NANTES.

Till Kungl. Svenska Beskickningen i Paris.

Inneslutet har jag äran översända rapport rörande torpederingen av Siljan jämte kopior av skepparens å fiskebåten "Auguste Maurice" sjörapport samt i ämnet från vicekonsulatet i Lorient mottagna brev.

Jag översänder samtidigt en check à 5000 francs till vicekonsul Samzun med begäran att översända den till skepparen å "Auguste Maurice" med vårt tack för vad han och hans besättning gjort för våra landsmän. .

Besättningen har inkvarterats på hotell och jag har varit med ute på stan och köpt kläder och skor till allasammans. Hittills har jag lagt ut sammanlagt 10500 francs för dem, utom de 5000 francs till skepparen och utgifterna för mat och logi uppgå till c:a 400 :- per dag för de 7 männen. Som jag redan lagt ut c:a 25000 francs för Grängesbergs besättning och för atrandsatta svenskar,vore jag tacksam om Legationen kunde sända mig . ett visst belopp för täckande av en del av utgifterna.Jag har ännu ej mottagit räkning från vicekonsulatet i Lorient för deutgifter de haft för besättningen där.

P.Mosesson Konsul

Sjöförklaring med sjöförhör inför konsuln i Nantes fre11.10.40 kl16

Tors 10.10 erhöll härvarande konsulat ett telefonmeddelande från vicekonsulatet i Lorient att besättningen från ett torpederat svenskt fartyg befann sig i Lorient.Vicekonsuln anmodades vidaresända sjömännen till Nantes i väntan på tysk tillstånd att hemsända dem.

Vid sjömännens ankomst till Nantes fredag 11.10 kl 16 infunno sig följande 7 sjömän på konsulatet (Se namnen sid 5). Eldare Esquerel och lämparen Lovely har av de tyska militärmyndigheterna i Lorient sänts till ett koncetrationsläger. De tillstädesvarande sjömännen avgåvo följande berättelse " Vi utgöra en del av besättningen på i Hälsingborg hemmahörande ångfartyget Siljan.Vi avgingo 22.9 från Cardiff med last av kol för Lissabon. Den 26.9 kl 21.30 då fartyget befann sig 250 sjömil väst Irland drabbades fartyget av en torped som tog fartyget på BB sida mitt för andra luckan. 2e styrman, som hade vakten, såg torpeden. Fartyget sjönk efter 10 minuter.

Besättningen 27 man gick i de 3 livbåtarna. 9 man i varje båt.

Kapten Sven Cronberg förde befälet på den första livbåten i vilken befunno sig följande personer: Ie maskinist Andersson, 3e styrman, stuert, timmerman. donkeyman,matros Rehn, eldare Helge Larsson och eldare Nordström.

Andra båten fördes av Ie styrman Nils Bengtsson från Göteborg och innehöll dessutom följande personer: 3e maskinisten, kocken, matros Milbers, lätt-

SILJAN 26.9.40

matrisKjellblad, lättmtros Wedler, Eldare Larsson från Sundsvallstrakten eldare Nielsen,dansk, och smörjare Salomonsson från Skåne.
Vädret var fint och klart, ingen sjö.Kapten Cronberg angav den kurs vi alla skulle hålla mot Irländska kusten. Ie styrman Bengtssons båt tog ledningen följd av 2e styrman Olssons och sist befh båt. Under 36 timmar höllo de 3 båtarna tillsammans, men natten till den 28.9 blev vädret blåsigt med ganska hög sjö, och då det ljusnade på morgonen voro kaptenens och Ie styrmannens båtar försvunna ur sikte. Vi fortsatte seglingen enlig angiven kurs mot Irländska kusten hela dagen den 28de och natten till den 29de , då kastade vinden om och vi vände båten nordvart hän och denna kur hölls hela dagen. På kvällen den 29de mojnade vinden och vi måste börja ro. Sedan rodde vi,natt och dag, mot ONO till den 2.10 då det blåste upp en SW vind. Kl 21 den 2.10 uppmärksammade vi ljusen från en fiskebåt.
Vi tände våra redlights vilka uppmärksammades från fiskebåten. Vi seglade mot denna och då vi kommit i närheten togo vi ner seglen och bordade fb.
Vi upptogos på båten som befanns vara den i Ile de Groix hemmahörande, av skeppare Auguste Bihan förd a fiskebåten Auguste Maurice nr 3945 L.G.X
Vi blevo på det bästa sätt omhuldade ombord och båten upphörde genast med sitt fiske och satte kurs på Ile de Groix dit vi anlände fredag 6.10 på förmiddagen. Då vi upptogos av fiskebåten befunno vi oss c:a 50- 60 sjömil söder om Irlands ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxx~~ sydvästra udde. I Ile de Croix omhändertogos vi av de tyska marinmyndigheterna som omedelbart förde oss i båt till Lorient dit vi anlände samma dag kl 12 middag. Genom de tyska marinmyndigheternas i Lorient försorg inkvarterades vi på ett hotell,vare vi fingo kvarstanna till den 10 ds då vi fingo förbimdelse med svenske vicekonsuln, som följande dag sände oss till Nantes.

Nantes den 11.10.40

P.Mosesson konsul

7 7 7 7

Hafenüberwachungsstelle
LORIENT
Buch- nr. 388/40

Lorient 9.10.40

An das Schwedische vizekonsulat
Herrn André Samzun,
Lorient.

Am Sonntag, den 6 oktober 1940, sind hier schiffbrüchige des Schwedischen Dampfers Siljan eingetroffen. Sechs Schweden und ein Estländer (namen umseitig) sind hier im Hotel Modern untergebracht. Ein Engländer und ein Kanadier (Namen umseitig) sind hier der hiesigen Kreiskommandantur zweck internierung übergeben. Die Schweden und det Estländer können in die Heim zrückkehren. Ich bitte sie das nötige zu veranlassen und die Hotelrechnung zu begleichen.

Gramberg
Leutn. zur See u leiter der Hafenüberwachung
diens

SILJAN 26.9.40

Rapport de Mer

Je,soussigné Bihan, Thomas Augsute, patron du dundee thonier "Auguste Maurice" immatriculé à l'Ile de Groix numéro 3945 L.G.X, certifie ce qui suit: me trouvant sur les lieux de pêche ,à environ 480 milles au large de Groix, par 50 40' lat.nord, dans la nuit du 2 au 3 octobre, à 9 heures du soir,l'homme de quart apercoit par tibord avant des fusées rouges lancées par quelque naufragé. Aussitôt je mis le cap dans la direction des fusées lancées . 20 minute après, nous accostons une chaloupe montée par neuf hommes qui étaiten dérive depuis déjà six jours, étant dé pourvus de vivres et manquant d'eau,exténués de fatigue et et gelant de froid. Aussitôt nous les avons embarqués .Chacun des hommes de mon équipage a fait sonpossible pour leur donner des vêtements secs. Je leur fis boire des boissons chaudes et manger ensuite se lieutnant nous fit comprendre que son navire le ss Siljan port en lourd 6000 tonnes,de nationalité Suédois avait été tropillé par un sous-marin inconnu et que deuxx autres chaloudes se trouvaient encore en dérive avec le reste de l'equipage Nous sommes restés sur les jeuxx autres chaloupes en derivé mais ne voyant rien à L'hoiizon, je me suis décidé à faire route vers terre, dans la joutnée ou 3 octobre où nous sommes arrivés à port Tudy le 6 octobre au matin. Je certifie sincère et véritable ce present rapport et ce réserve le droit de l'amplifier s'il est nécessaire . 8 Octobre 1940

I brev till konsul Moeesson ,Nantes =(Lorient 10.10.40) begär vicekonsul Sâmzum i Lorient ett förskott på 12000 francs för sina omkostnader.

KK memorial 19.11.40

Torpederad av en okänd u-vattensbåt utan föregående varning och gick efter c:a 10minuter till botten.Männen i den saknade båten voro ------

Ex officio
Bo Bergström

Enligt senare införskaffad sjöförklaring,upptagen vid svenska konsulatet i Dublin, synes det icke vara konstaterat, att vakthavande styrmannen såg strimman i vattnet efter den torped som sänkte fartyget.

Stockholm 22.1441
Bo Bergström

UD HP80c 3514

Telegram Dublin till UD 7.10.40 kl.13.22

23 Siljan regnr 8310 torpedoed 350 miles off westcoast stop captain and 8 men landed Dingle where in hospital stop expect them arrive dublin within 3 day stop ask owners cable 300 pounds their account = Sw.Consul

Telegram Vichy till UD 11.10.40 kl 20.22

Vänd

SILJAN 26.9.40

Telegram Vichy till UD 11.10.40 kl 20.22

109 Consul Nantes meddelar ångf siljan torp. 26.9. 250 sjömil w irland på resa cadiz - lissabon stop besättn. 27 man gick i 3 livbåtar förda av resp kaptenen, förste och andre styrmännen stop de 9 ombv sistnämnda livbåt upptogos 2.10 av franska fiskebåten auguste maurice och fördes tlll groix varifrån de först torsdag efter uppehåll lorient alnänt nantes stop de eäddade äro 2e styrman gunnar olsson, 2e maskinist malte mårtensson matros ernst palmkvist lättamtros hallen eldare karl borg mässuppassare torsten svensson samt estländaren achtman stop brittiska undersåtarna squirrel och loveley stop styrman uppger livbåtarna skildes endast 50 sjömil w irland då tre dagars stiltje rådde ansegida utsikter även övrigas räddning = Legation Suéde

SKN EIII 187 LIVBÅT ILANDFLUTEN

En livbåt från Siljan flöt i april 1941 iland i county Cork och såldes där på auktion för £10.10. Nettobehållningen £6.13.0 (112:72 kr) via UD sänts till RedAB Sigyn i H-b i nov.41.

(Brev Dublin till UD om Siljan se Canton 9.8.40 sid 9)

RedAB Sigyn sänt beloppet till SKN som sänt till sina engelska reassuradörer. Livbåten hittades c:a 5 miles off the coast of Cork och infördes till Bantry. Antagligen den båt vars folk togs upp av franska trålaren Auguste Maurice. SKN fick meddelande om båten 21.4.41 via rederiet Receiver of Wreck i Cork sålde båten i juli 41

-7

Franske skepparen Bihan begärt 5000 francs

Vicekonsuln i Lorient, A,Samzun, skrev 10.10.40 till monsieur Mosesson, consulat de Suéde i Nantes, att ägaren till fiskebåten Auguste Maurice av Ilede Groix besökt honom och begärt 5000 francs för sina utgifter för Siljanmännen. Bihan lämnat en kort redogörelse för att han kl 21 den 2,20 på lat N 50 40′ sett ett rött nödbloss varvid trålaren gått iden riktningen och efter 20 minuter påträffat livbåten. De 9 männen varit svårt medtagna av köld, hunger och törst och hade måst hjälpas ombord. Ställt kojer till förfogandeoch allt som fanns i mat och dryck samt fått avbryta fisket. Låtit livbåten driva iväg. Landsatt dem i Port Tuby 6.10 au matin. - Monsieur Bihan fick sina 5000 francs via Ud och konsulatet.

Telegram till SKN-Krigsrisk mottaget 7.10.40

Avsänt 5.10 från Dingle,C.Kerry av Befh via Gtbg Radio.

"Torpedoed my boat arrived dingle today with chief engr andersson stuart a peterson carpenter lalberg eric vansson rossen reen enosbron lonsen other two boats have not arrived yet = alfred

SILJAN 26.9.40

Effekter

Befh och chiefen fick ersättningen först i mars 1942 på grund av att deras listor kommit bort i posten.

Matros Oscar Rehn var i april 41 på väg till Petsamo, påmönstrad ss Mansuria från Liverpool, och han fick sin ersättning 500:- i Hälsingborg den 27.5.41.

2e styrman Rosén fick 12.9.41 i Kristianstad 787:50 plus 272:- för instrument

Mässuppassare Svensson, matros Palmquist,eldare Borg, lättmatros Ove Hallin utkvitterade sina 475:- resp 550:- i Hälsingborg den 19-22.11.40

Donkeyman fick 475:- i Hälsingborg 28.8-41

Eldare Helge Larsson,eldare Nordström och timmerman Hallberg: 16.10.41 i H-b

Timmerman fick 550:- de andra två 475:-

Stuert fick 787:50 den 5.1.42 i Hälsingborg

Kapten Cronberg var i febr 42 befh på Skåne

Eldare Robert Squirrel överlevde kriget: Han fick den 25.5.45 i London av rederiet 53.17.3 genom British & Northern Shipping Agency Ltd via UD beloppet inkl krigsrisk och hyra.

Även eldare Kenneth Lawley överlevde kriget och fick 29.10.45 i Vancouver,BC 88 dollars 35 pence för sina förluster genom Sv.Konsulatet

---

SKN EVII 289

Radioanläggningen och frakten

SKN betalat 8000:- den 31.10.40 för radioanläggningen på Siljan som av rederiet assurerats i Fylgia.

SKN betalat 79700:26 den 4.2.41 till rederiet för frakten på lasten,3893,17/20 ton kol till Empresa Insulana de Navegacao i Lissabon.

Terje Fredh,"Utanför spärren" (Uddevalla 1987)

Timmerman Edvin Hallberg ,Sölvesborg, berättar:

Siljan hann till England innan tyskarna spärrade Nordsjön ((9.4.40)) Efter att ha lossat gick vi till Cardiff för att lasta kol. Var lasten skulle lossas fick ingen reda på , men den skulle söderut. Det var en oktoberkväll som Siljan lämnade ett svart Cardiff och gick mörklagd med ventilerna täckta med papp. Livbåtarna hängde utsvängda,surrningarna på flottarna hade lösts upp.Varje man hade en livväst av kapock som ochså skyddade mot den snåla vinden.Jag hade gjort ett segelduksfodral där jag förvarade mina handlingar. Det var fäst med en lina i livvästen. Första dygnet gick utan att ngt hände. Det fanns dock en olycksbådande stämning ombord. En och annan hade tänkt rymma i England men hela hamnområdet var bevakat. Andra väntade på ett försök att rymma i USA. Resan gick söderut och på tredje dagen började vi snygga upp efter lastningen i Cardiff. Vi trodde att vi kommit igenom den farliga zonen och några tog av sig kläderna och låg i pyjamasen, blan dem stuert. Så kl 22.30 hördes en fruktansvärd smäll som gick genom märg och ben. Jag kastades ur kojen

SILJAN 26.9.40

till motsatta skottet ,fick på med kläderna och rusade upp på däck.Siljan hade svår slagsida.Jag sprang till STB båt där 2e styrman och jag skulle fira taljorna. När folket kommit i båten fastnade den på gund av slagsida på en plåtkant som stod ut från fartyget. Vi lyckades dock bända loss båten som slogs läck mot fartygssidan. När vi hade firat båten var den 2 meter nedanför oss och vi såg den inte i mörkret,men vår enda chans var att hoppa. Jag träffade rätt och kom ner i båten. Vi kapade fånglinan och rodde som besatta.Det dånade när Siljan med stäven före gick till botten med propellern surrande i luften.Ingen hade haft tid att stanna maskinen som gick för fullt. Det var lugnt väder och ytterligare 2 livbåtar hade sjösatts. Vi konfererade med folket i de andra båtarna och blev klara öve att vi hade 10 liter vatten till 9 man,Kapten Cronberg räknade ut att vi var 365 sjömil väster om Irland. Den tredje båten försvann vid horisonten och återsågs aldrig mer. Den andra båten satte segel och kurs åt ett anna håll. Varje man fick första dygnet en liten klump av de förmultnade kexen samt en skiva corned beef och 5 cl vatten. Båten läckte från stäven och det gick ej att ~~ligga~~ laga. Befh var sjuk och stuert hade hoppat i i en tunn pyjamas. Jag hade stövlar, de andra lågskor eller tofflor. Jag hade mest ont av vattnet då störvlarna jämt var fulla. De andra fick stän digt sitta med fötterna i vattnet,i båten medan vattnet i mins tövlar blev uppvärmt av kroppsvärmen. Kylan höll oss vakna dag och natt.Att vi klarade oss kan vi tacka matros Oscar Rehn för. Han var yreksfiskare från Ängelholm som gått till sjöss " på gamla dar." Jag och Edvin turades om vid rodret. Oscar visste hur man skulle hantera drivankare och ro på bäst sätt. Det blåste upp och utan drivankare hade vi kantrat. Det gick inte a parera sjöarna med årorna. På natten satt vi hopkurade, vi var totalt genomblöta. Det blåste upp till storm och vattnet duschade över oss.Ingen sade något, ~~vattnet började ta slut~~ Dricksvattnet började ta slut. Vi började se mörkt på att bli räddade. I gryningen blåste det fortfarande. Minuterna var evigheter. Vi åt upp det sista som fanns i matväg och hälld upp de sista dropparna ur vattenkaggen. De följande 7 dygnen hade vi ingenting.Rodret slogs i bitar och vi flätade en stropp som vi hängde akter som nödroder. Någon siktade en lanterna vilket väckte stor glädje tills lanternan visade sig vara en stjärna vid horisonten. Ingen kunde sc för mer än några minuter åt gången. Båten hävde upp och ner. När solen började torka våra kläder blev de sttva av saltskorpor och huden började spricka och blöda.Hela tiden vakade Oscar Rehn över att allt fungerade. Nästa dag kom en stormby och vi samlade upp lite regnvatten i en presenning men tyvärr förstördes det av saltet på presenningen. Blev lika salt som havsvattnet. Vi satt med ansiktet mot vinden och regnet för att suga upp alla droppar vi kunde. På kvällen det nionde dygnet skrek an av oss

SILJAN 26.9.40

hest:" en fyr!" När vi kom upp på en vågtopp såg vi verkligen ett sken. I dagningen hade vi land i lä av klippväggar. In i berget fanns en hundra meter lång öppning.Alle man hade sina årarxoch Rehn stod till rors. Hjärtat klappade allt häftigare .Det gällde att komma rätt i sjön och driva förbi bergväggarna in i bukten. Vi rodde tvärs sjön: Oscars kommandorop skar genom luften. Brottsjöarna pressade oss mot land och vi lyckades driva in mot stranden. Bristen på dricksvatten hade gjort oss halvt tokiga. Kläderna klibbade fast vid kroppen,ansiktet och läpparna var böldande sår. När vågen gått tillbaka låg vår båt på stranden. Den första som steg ur båten ramlade i backen, benen bar honom inte.Samma hände med oss andra. V( )orkade inte ens hasa oss framåt. Efter en stund kom en man springande ner ner till oss och det kom sedan mer folk till stranden. Vi bars till en fiskarstuga och jag minns som i en dröm att jag fick något starkt att d( )cka. Det var whisky. Efter ett andraglas tuppade jag av. Jag vaknade upp på ett klostersjukhus där vi fått första vården. Vi hade kommit iland i Dingle Bay på Irland. Den lilla orten hade inte något riktigt sjukhus. Jag vaknade inlindad i gasbindor och ansiktet var inkletat med salva. Vi var skadade alla nio . Själv hade jag fått ett par naglar avslitna. Jag vände på huvudet i klostersalen och såg mins kamrater som sov. Minnet är oförglömligt. Jag var hemskt törstig. Det stod en vattenkaraff intill sängen men jag kunde inte ta den för händerna var emballerade som paket. Vi fick nu veta att en annan av Siljans båtar med 9 man tagits upp av en fransk fiskebåt och kommit iland i Frankrike. Den tredje båten var och förblev försvunnen. När det blev klart att vi var svenskar sände nunnorna d( ) en protestantisk präst som gav oss nattvarden. Antagligen trodde de inte att vi skulle överleva. Hade vi inte haft Rehn hade vi säkert blivit kvar därute. Efter 14 dagar i klostret sändes vi till sjukhus i Bublin. Efter 3 månader där var vi så pass återställda att vi kunde klara oss själva. Vi samlade ihop pengar och skickade en radio till klostret där de önskat sig en sådan. Vi firade julen i Dublin. Det gick inte att resa från Irland till England om man inte kunde bevisa att man hade arbete, d.v.s en båt att mönstra på. Under 9 månader var det flera stora bombanfall mot Dublin((?!)) Till siste blev det klar att resa till London.Där mönstrade jag och två kamrater på en gammal transare.Vi hade nätt och jämt lämnat Engelska Kanalen förrän konvojen anfölls av flyg.Ett av planen träffads och föll med stjärten före i sjön. I N.Y. mönstrade jag på m/t Capella som lastade olja som lejdbåt. – En av de omkomna på Siljan var tage Kjellblad,Orsa.Han hade deltagit i Spanska inbördeskriget. Timmerman Hallberg hörde till den gamla generationen sjöfolk.Han började med valfångst i Sydgeorgien innan han 1925-30 mönstrade ut från England med ångfartg

Timmerman Hallberg avled 1980.

SILJAN 26.9.40

SÄNKT AV U-46, ENGELBERT ENDRASS.

Siljan torpederades kl 21.20 den 26.9.40 i plankvadrat BE 3483 350 miles SW Irland av U-46, Engelbert Endrass. Endrass sänkte 28.20 Convallaria och i mars 1942 Liguria och Castor. Endrass mötte sitt öde med U-567 den 21.12.41 vid attack mot konvoj HG 76 NO Azorerna, sänt med sjunkbomber av N.M.S. Deptford och H.M.S.Saphire.

Matros Rehn fick medalj Sept 1941

26.9.41 beslutades i konselj på förordan av KK sjötekniske konsulent att matros Oscar Rehn från Siljan skulle tilldelas medaljen för"Mod och rådighet till sjöss under farofylld tid." Förslaget väckts av Svenske konsul i Dublin i skrivelse mars 41. I Bo Bergströms vördsamma P.M. 9.9.41 påpekades att alla i STB livbåt - utom befh - varmt rekommenderat Rehn för dennes insatser , särskilt under de tre sista dygnen i livbåten i storm med grov brytande sjö, då båten dessutom haft roderskada. RedAB Sigyn i H-b också i skrivelse till KK ansett Rehn vär en belöning.

Anhöriga

Kocken Karl Nilsson efterlämnade broder Henning Nilsson,Nytorgsg 40:H-b. Matrso Karl Milbers var son till dea ingeniör Hugo Milbers,Malmö, född 23.12.87 i Rheinland och död i Malmö 26.3.28. Han var mantalsskriven i Fastigheten nr I i kvarteret Valnöten nr20 i MAlmö och efterlämnade moder Britt Axelina Milbers och en syster. - Lättamtros Källblad efterlämnade en gift syster i Orsa och en broder Karl Ove i Årjäng.Eldare Karl Hjalmar LArsson efterlämnade 9 syskon. Lämpare Helge Palle Nielsen efterlämnade föräldrar som fick hasn effektersättnign via Overformynderiet ,Köbenahv. Smörjare JOhan Albi Salaomonssons föräldrar avled båda 1940. Han hade 16.3.40 gift sig med Nancy Theorin som den 2.12.40 utflyttade till Ljusnansberg.

HISTORIK

Lastångare på 3060 brton byggd 1920 vid Tyne Shipbuilding co i Newcastel-upon-tyne av stål. (Ex Pilton) Tillhörig Red AB Sigyn (Hans Lundgren) i Hälsingborg. L. 99,9 B. 14,2 5200 dw 1600 stds 1400 ihkr Inköpt okt 1938 som Pilton från W.J.Tatem i Cardiff,för vars räkning hon byggts. Övertogs i Barry och kom 14.11.38 till Köpenhamn med kol från Swansea.. Kort back, 2 luckor, lång brygga, 2 luckor och kort poop. Rak stäv och häckakter. 2 master. Moderniserad och ombyggd nov 38- mars 39 vid Öresundsvarvet i Landskrona. Befh från första resan Sven Mauritz Cronberg Lastade sedan i DAnzig för Genua i mitten av mars 39.

Ie maskinist Måttensson var 1942 med om Sigyns krigsförlisning och blev i juli 43 bombad på ss Hildur. Han fyllde 50 år den 10.4.56

2e styrman Olsoon var 1943-45 inkallad som instruktör på Sjövärmskårens Aspirantskola i Limhamn.

GONDUL 1.10.40

MINSPRÄND VID ANKRING I SKYMNINGEN TVÅ DISTANSMINUTER SW LIMHAMN.

Rapport

Avgick Naestved tis 1.10.40 kl 06.40 dest. i barlast till Göteborg.280 ton
Djupg F 10 - A 12'. 22 ombv
Minsprängts 1.10 kl 18.30 c:a 300 meter SW Trindelrännans dubbelkvast i söd
Öresund.Laber sydlig vind, sjöstilla, klar luft, god sikt. Befh vakt,utkik på bryggan. Ej lots ombord.15 personer skadats av vilka 4 kvarligger påsjukhuset. Fartyget fått betydande skador å skrov, inredning Och maskineri.Kan troligtvis bärgas. Minan träffat vid lucka 4. Maskindagboken var förd å kladd vilken förlorades då fartyget sjönk.

Journal

Tis 1.10. 06.40 avgått Naestved med lotsombord och bogserbåt för rundsvängn
07.47 passerat Karrebaeksminde.
11.30 lämnat lotsen vid Grönsunds boj. Kl 12 kurs ONO½O.
17.55 styrt varierande kurser genom Falsterborännan och Kogrundsrännan. Passerat Bredgrunds NO dubbelballong.
18.20 N½O, N 30° -4, N 10°. Distansen till dubbelruskan SW Trindelrännan utseglad.På grund av det tilltagande mörkret kunde emellertid ej pricken siktas,varför jag bestämde mig för att ankra upp för att invänta dager. Sakta fart slogs i maskin och rodret lades dikt BB för att gira mot vinde som var sydlig laber. Kl 18.30 dåjag stod i begrepp att slå stopp och ankra, inträffade en mycket kraftig explosion akterut om STB varvid fartyget erhöll svår STB slagsida och akterskeppet började sjunka. Åtgärder vidtogs omedelbart för att räddda besättningen, och som en del voro mereller mind skadade ilandsändes dessa först med 2 tillskyndande fiskebåtar, och en livbåt från ss Themis av Stockholm som uppankrat i närheten av ss Gondul. Fartygets egen STB båt sjösattes, varmed resten av de ombv, inkl.befh, överfördes ombord på ss Themis,varifrån de sedermera avhämtades av en av marindistriktets bevakningsbåtar. Då vi lämnade Gondul hade akterskeppet sjunkit och vilade på botten. Malmö 3.10.40

Albin Nolin.
Befh

Sjöförklaring i Malmö den 5.10.40 kl 12

Assurerad mot totalförlust för 1.000.000 kr i SKN /Fenix-Heimdall
Assuransen lät sig icke avhöra.
Sakkunniga: f.d. hamnkapten John Johansson & hamnkapten O.Winberg
Adv. Folke Lindahl och sjökapten John Olsson för rederiet
Kaptenen i Kunl.Flottan Ove Lillienberg för Öresunds Marindistrikt

Forts

GONDUL 1.10.40

Befh Norlin: Kraftig nordgående ström påplatsen. Befh själv på bryggan. Gondul haft sakta fart framåt och hållit på att gira BB hän för att komma till en enkarplats på betryggande avstånd från grunden vid Trindeln. I mörkret inte kunnat sikta dubbelruskan vid Trindeln men efter vad han senare kunnat förstå hade fartyget vid sin BB-gir haft dubbelruskan tätt om STB. Han hade ansett det lämpligast att ankra upp för natten då man ej kunnat se dubbelruskan eller någon fyrbelysning. Även varit risk för att förstöra fiskegarn i mörkret.En fortsatt färd varit meningslös,eftersom resan under alla förhållanden hade måst avbrytas på Malmö redd eftersom det norr om Malmö inte finns någon fyrbelysning. Fartygets gånglanternor varit tända. Ankaret skulle just till att gå och kursen var SW-lig då explosioneninträffade.Rorgängare Lindquist haft utkiken. En kraftig sättning känts i fartyget vid den ytterst våldsamma explosionen. Befh slungats från bryggans framsida till aktre barriären.Allt ljus slocknat ombord, villervalla uppstått med skrik och rop överallt. Fartyget omedelbart krängt över med 15 STB slagsida och det drev sedan c:a 200 meter i SSW-lig riktning innan det stannade upp. Befh omedelbart börjat se till att få folket i båtarna. Övre blocket under BB-båtens akterdävert hade slagits sönder och taljan skadats så svårt att båten ej kunds sjösäattas, och inte heller STB båthade till en början kunnat användas p.g av sina skador. Befh i megafon ropat till 2 fiskebåtar i närheten att komma upp långsides och till dessa överfördes de svårast skadade för vidare befordran till Limhamn.Strax efter fiskebåtarna kom en livbåt från ss Themis och till denna överfördes de lindrigast skadade och roddes till Themis för en första tillsyn av bässyrerna. De sista som lämnade Gondul xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxvar befh ,chiefen,styrmännen, rorgängare Lindquist och maskinelev Åkesson. Dessa 6 befunno sig i STB livbåt som hängde fast i taljorna men, genom att fartyget sjönk, till sist kom i beröring med vattnet varvid taljorna skars av såatt bå båten kunde ros bort till akterskeppet, som då låg ½ meter över vattenytan från hacket räknat. Fartyget hade under tiden rätat upp sög och slagsidan var ej nämnvärd. Befh, Ie styrman och ciefen åter gått ombord. Befh gått till sin hytt och hämtat skeppsdagboken. De andra två gått till sina hytter.Under tiden sjönk akterskeppet alltmer och de 3 kvarvarande i livbåten halde denna längs sidan till strax akter om midskeppsöverbyggnaden, och ropade att de inte kunde ligga kvar längre.Befh, chiefen och Ie styrman då återvänt till livbåten som rodde över till Themis. Vid 20-tiden lämnade befh Themis å en av Marindistriktets båtar som först gått över till Gondul vars akterdäck då låg under vatten ända fram till midskepps och med stark BB slagsida. Explosionen inträffat strax för om

GONDUL 1.10.40

akterskansen och maskin-och däcksmanskapet förlorat så gott som alla sina tillhörigheter i hytterna akterut. Även Ie styrman coh föreståndersksn,som haft sina hytter midskepps, förlorat det mesta av sina ägodelar. Befh hade sig inte bekant några särskilda föreskrifter rörande fartygs gång nattetid i dessa farvatten unde nu rådande extraordinära förhållanden.

Lilienberg: Marindistriktet verkställt u-sökning på platsen, med all sann likhet en magnetmina. Inga särskilda föreskrifter meddelats för gång nattetid,varje befh fick handla som han själv ansåge bäst.

Ie styrman Gustafsson: Befunnit sig på backen,klar att ankra. Stått och tittat ner i vattnet under det fartyget med sakta fart framåt girade BB. Hört en skarp kort knall omedelbart följd av en ytterligt våldsam explosion som kastat upp en 30 meter hög vattenkaskad. Lösa föremål på däck kastats upp i luften och all beslysning ombord slocknat.Ingen reservbelysning tänts.Strax efter explosionen började fartyget få STB slagsida. Fällt ankaret och rusat midskepps för att få båtarna i sjön.Påvägen dit hört rop på hjälp från pentryt och skyndat dit och befriat förestånderskan som låg fastklämd på durken.Sedan skyndat upp.på båtdäck. Visat sig att det inte gick att få båtarna i sjön eftersom taljor och block skadats vid explosionen. Befh anropat 2 fiskebåtar i megafon från bryggan och bett dem komma långsides men till en början vågade inte fiskarna närma sig fartyget.På kraftiga tillsägelser kom de till sist och tog upp de 3 kvinnorna och de svårast skadade.Lättare skadade överfördes i en livbåt från Themis till denna ångare som låg för ankar. Under tiden fick Gondul så stark slagsida STB att STB delvis firade båt nått ner i sjön varpå dess taljor höggs a Befh,Ie styrman och 4 andra i denna båt rott omkring fartyget vars akterdäck var i höjd med ytan. Då Gondul efter en stund rätat upp sig kom däck att ligga tämligen horisontellt. Då hade de gått ombord för att se om någ var kvar ombord.Ie styrman hämtat en del saker i sin mörklagda raserade hytt, men dessa saker hade hade han senare förlorat. Hnas egen och föreståndersksns hytter legat så gott som under vatten liksom skansen där allt var ett virrvarr. I hytterna midskepps hade värmeelement och armatur slitits loss liksom badkaret i badrummet. Ett ex. på explosionens våldsamhet är en reseskrivmaskin o fodral som blivits så omskakad att åtskilliga delar lossnat medan fodralet varit oskadat. I navigationshytten hade element och taklampor lossnat från sina fästen, i befh sovhytt låg allt i ett virrvarr. Lämnat fartyget då de kvarvarande i båten ropat på dem. Rott över till Themis. Gondul låg då tämligen horisontellt utan nämnvärd slagsida. Besättningen kl 20 förts iland från Themis i en av MD-båtarma.

2e maskinist Sundquist: Vakt i maskin. Kl 18.20 slagit sakta fart framåt

GONDUL 1.10.40

i och för uppankring som varskotts i talröret. Plötsligt en förfärlig smäll och ett brak och allt ljus slocknat. Sundquist, som stodvid dynamon, kastats upp i luften och har sedan inte någon klar uppfattning om vad som hänt. Krupit fram till lejdaren i beckmörkret följd av smörjare Erik Karlson och eldare Algot Karlsson. Smörjaren fått en del skador och eldaren en del blessyrer men båda själva tagit sig upp på däck. Sundquists skador senare översetts på sjukhus.Då han lämnade maskinrummet hade han inte stoppat maskinen vilken således fortsatt att gå med sakta fart framåt.Ej märkt om vatten trängt in i maskinrummet. Uppkommem på däck sett att akterskeppet höll på att sjunka ochfartygethade svår slagsida STB. Tagit sig till sin hytt vid STB gång för att hämta en kostym.Trevat sig fram i mörkret och uppfattat att allt varit mycket omrört där. Befh lett arbetet med att få besättningenöver till de 2 fiskebåtarna.Sundquist lämnat Gondul med den andra av dessa fiskebåtar.

Rorgängare Lindquist: Utkik på bryggan vid explosionen. Känt en lätt skakning i fartyget följd av en våldsam explosion som rest honom upp och kastat omkull honom på alla fyra. Styrhytten fallit sönder i flera delar, allting kastats omkring, ljuset slocknat omedelbart. Befh och Lindquist genast gått ner från bryggan ochskyndat akteröver. Befh givit order om att man skulle ta reda på dem som skadats och söka få båtarna i sjön. BB båt ej kunnat användas. Lindquist själv lämnat i STB båt. Då var akterdäcket ännu ej under vatten. Senare återvänt ombord från STB båt lyst sig med ficklampa och konstaterat att däcket om STB akterut var uppsprängt och attall inredning i hytterna ryckts loss. I hans egen hytt hade t.ex tvättstället slitits loss från skottet.Då de lämnade Gondul låg akterdäck under ytan och fartyget hade börjat få BB slagsida.

Matros Robert Olsson:Var i lampskåpet akter vid explosionen, ett trångt utrymme på 1x1 meter. Kastats fram och tillbaka i lampskåpet och fått ett ymnigt blödande sår i huvudet.Så fort sig göra låtit tagit sig ut på däck. 3ans och 4ans lastluckor var uppkastade,fartyget hade fått svår STB slagsida och sjönk med aktern före. Beckmörkt överallt ombord. Trevat sig ner i sin hytt där allt var i stort virrvarr och lyckats få tag i en del av sina ägodelar. 15-20 minuter efter explosionen lämnat fartyget i en livbåt från Themis.Vid 20-tiden hämtats av en MD-båt som på färden mot land passerat Gondul vars akterskepp då sjunkit ytterligare, med så svår BB slagsida att BB livbåt hängt i dävertarna i sjön.

Matros Frans Wilhelm Karlsson: Till rors vid explosionen och hade på befh order lagt rodret hårt BB för att gira mot den sydliga vinden.Då plötsligt kom en explosion som skakat fartyget så att ljuest slocknat och styrhytten fallit sönder. Kastats omkull. Hört befh beordra besätt-

GONDUL 1.10.40

ningen i båtarna. Då han kom ner på båtdäck visat sig att det ej gick att få dem i sjön. I väntan på fiskebåtarna hade Karlsson gått ner i sin hytt akter där alla möbler varit omkullkastade och allt varit kringrört.Själv fått endel blessyrer. Sett attluckorna varit kastade åt sidan på akterdäck Slagsidan STB varit mycket kraftig då Karlsson lämnat i fiskebåt nr 2, men akterdäcket då ännu varit helt över vattnet.

Eldare Algor Werner Karlsson: I eldrummet.En våldsam explosion släckt allt ljus, kastat upp durkplåtat och annat som fallit omkring honom därhan fallit omkull. Blivit vimmelkantig och bara haft den tanken att komma upp på däck. Trevat sig in i maskinrummet och tagit sig upp den vägen.Inte varit nere i sin hytt. Lämnat i en fiskebåt.

Kapten Lilienberg: Vid en minexplosion uppfattas vanligen först en lättare smäll somkanvara tändladdningarna som exploderar och som följsx av själv minans explosion. Denna första kanll kan ochså bero på havsbottnens beskaffenhet.En minexplosion berör fartygets alla delar.

Inspektör John Olsson: Varit vid olycksplatsen 3 och 4.10.Gondul legat c:a 450 meter W dubbelruskan vid Trindeln. 32 graders BB slagsida. Kölen och BB botten fram emot aktermasten vilade på botten. Akterrum samt maskinru och hela mellandäcket fram till akterkant av lucka 2 varit vattenfyllda. Dessutommvatten runnit ner i undre förrummet som varit till hälften vatt enfyllt. För att hindra även förskeppet från att sjunka hade mellandäcke täckluckor lagts påochluckan skalkats varefter rummet länspumpats. I en del hytter hade t.o.m. skottpaleneln slagits loss.De största skrovskador na uppstått mitt för lucka 4 STB där hela fartygssidan intryckts ända ner till kölstråket med 6″ - sprickor i plåtarna under vl. Mycket stora skador om STB från aktern fram till midskeppsöverbyggnaden. Akterskeppet vridits över åt BB och sänkts c:a 1′. Vid tonnageluckan på shelterdäck en inbuckling med ett största djup av 70 cm. Denna buckla gick tvärs över fartyget och försvann ner i vattnet. Dykarna omtalat att liknande skador finns även i huvuddäcket. STB luckkarm tryckts över åt BB.Spanter akter STB till stor del slagits xxxx av och däcksbalkarna bucklats. Aktermastens främre vant stb och BB avslitna. Winscharnas bottenplattor vid aktermasten spräckts och winscharna i övrigt skadats. Midskepps, i läge för maskinskottet, hade fartyget,på grund av att xxxxxxxxxxxxxx akterskeppet stått fast i botten medan förskeppet varit flytande, börjat ge sig, troligen under påverkan av sjögången.Ingen del av fartyget blivit oberörd av explosionen.

KK memorial 25.10.40

...en av allt att döma i farleden nersläppt magnetmina.Största delen av

GONDUL . 1.10.40

de 15 personer som skadades - varav 4 svårt - uppehöll sig vid explosionen i manskapshytterna akter och i maskinrummet.

Ex officio

Bo Bergström

Crew list (På KK bara sjömanshus, inga hemorter)

Befh Albin Sixtus Laurentius Norlin, Krukmakargatan 42, Sthlm, 11.9.81
(22.8.40 - i rederiets tjänst i 31 år)

Ie styrman Carl Johan Gustafsson, Sthlm, 28.8.94

2e styrman Einar Valdemar Jansson, Frötuna, 31.12.98 ([illegible] 20.11.72)

Chief Otto Andreas Thore, Malmö, 23.8.79

2e maskinist Johan Robert Sundquist, Sthlm, 24.4.86

Rorgängare Per Erik Albin Lindquist, Kalmar, 9.1.76 50 år t. sjöss

Matros Robert Olsson, Hasslö, Blk, 20.6.05 t. sjöss 1924

Matros John Gustaf Einar Andersson, Länna, 1.1.13

Matros Frans Wilhelm Karlsson, Sthlm, 2.9.79 - t. sjöss 1901

Lättmatros Edvard Valdemar Johansson, Härnösand, 3.3.14

Jungman Rolf Gerhard Andersson, Sthlm, 27.8.20

Jungman Ulf Åke Rydén, Elgarås, Skaraborgs län, 26.11.23

Smörjare Oscar David Karlsson, Sthlm, 27.1.04

Smörjare Erik Edvin Karlsson, Väddö, 9.6.95

Lämpare Erik Reinhold Olsson, Stigsjö, 25.2.14

Eldare Algot Werner Karlsson, Hammar, Örebro län, 11.5.08

Eldare Ernst Birger Andersson, Björksäter, Ögl, 25.12 13

Eldare Karl Alfred Klingstedt, Vimmerby, 19.8.92

Maskinelev Gustaf Bertil Olof Åkesson, Lundby, 3.7.12

Föreståndarska Frida Maria Lundin, Stockholm, 25.3.84

Kokerska Kristina Lovisa Petterson, Stockholm, 5.8.75

Städerska Edith Kristina Forsberg, Stockholm, 17.8.79

Hela besättningen påmönstrad 22.8.40

UDHP80c 3513 CM till UD HEMLIG 4.10.40 (4)

...Det torde vara uteslutet att magnetminan utlagts av tyska eller danska krigsmakten, varför man med stor säkerhet kan antaga tt minan varit av Engelskt ursprung.

SKNEIII vol 186

BÄRGNINGSRAPPORT

Tis 1.10.40 kl 18.30 minsprängdes Gondul c:a 800 meter W. Trindelgrundets W. prick i Flintrännan och sjönk med akterskeppet.

Ons 2.10 Harald beordrats till platsen från Göteborg.

GONDUL 1.10.40

Bärgningsrapport forts

Tors 3.10 Frithiof och Dan samt bärgningsläktaren Raketen på morgonen avbrutit arbetet med att bärga Algols akterskepp vid Falsterborev p.g.av olämpligt väder och avgått till Malmö. Kl 11.30 anlände Harald till Malm och gick kl 23 ut till Gondul.Dykare gick ner omedelbart och en första undersökning gjorts av skadorna ombord. Det visade sig att fartyget hade 28° BB slagsida och att akterskeppet låg under vatten med BB-sidan från midskepps diagonalt över akterdäck till STB låring.4ans lucka och delvis 3ans lucka voro under vatten, maskinrummet och rum 3 & 4 vattenfyllda. 2ans och delvis Ians rum höll på att vattenfyllas.Detta vatten kom rinnande genom mellandäckets gång om BB akterifrån och störtade in i rum 2 över mellandäcksluckans karm. Halva luckans BB-sida skalkades med dubbla presenningar.Det gällde nu att förhindra attförskeppet vattenfylldes varför 1n 4''-ångpump omedelbart uppsattes för att länsa rum 2.Denna pump var sedan igång till morgonen 4.10 då rummet var läns. En läcka i akterskottet upptäcktes men var oåtkomlig varför länsning måste företas med jämna mellanrum. P.g. av fartygets allvarliga situation beordrades Frithiof genast till platsen. Dykarundersökning visade att om Stb ,ungef mitt för lucka 4, på en sträcka av c:a 18 meter famns en väldig intryckning i bordläggningen från straax under relingenner till slaget.

Fre 4.10 06.45 anlände Frithiof och förtöjde långsides Gonuls BB-sida med kättingarna ute.Då det var hart när omöjligt att utföra något som helst arbete ombord på Gondul p.g.av den svåra slagsidan,gällde det först och främst att söka räta upp fartyget och få akterluckorna över ytan. Vid försök att länsa maskinrummet befanns det att tunnelluckan var öppen och hoppat ur gejderna. Dykare sändes ner i maskinrummet och lyckades efter ett påfrestande arbete få luckan i sina gejdrar igen så att den kunde stängas.Därpå inleddes länsning av maskinmed4 st 4''- slangar från Harald och fortsattes med gott resultat men fartyget rätade inte upp sig. Blott förskeppet höjdes1'och slagsidan ökade till 33° BB. Stilla väder men hård N-gående ström. Luckor, bommar o.a.bärgats på akterdäck för att inte flyta bort. Vattnet i maskin hållits nere på lämplig nivå med 2 slangar från Harald.Vid middagstid anlände Dan till Platsen och bogserade ut Gonduls STB-ankare sedan ånga letts från Frithiof till Gonuls ankarspel. Därefter avgick Dan till Malmö för att hämta rekvirerat trävirke till tätningsarbetena. Senare på e.m hämtade Dan bärgningsläktaren Raketen i Malmö och anlände kl 17 med denna. Rum 2 länsades.

Lör 5.10 Rum 2 länsades. 2 pontoner beordrats till platsen från Göteborg för att säkra Gonduls stabilitet före ytterligare länsning av maskinrummet. Raketen förtöjts så nära Gonduls BB-sida som

GONDUL 1.10.40

möjligt och arbetet börjat på f.m att anbringa brokar under akterskeppet. Kl 14 var den akterliga broken på plats efter mycket arbete p.g. av den steniga booen.3 länsledningar utlagts och klargjorts för slutlänsning av maskin.På e.m börjat blåsa en frisk kuling från SW med regn, krabb sjö och disig luft. Svårigheter för bärgningsfartygen att hålla sig vid Gonduls sida. Rum 2 länsats på kvällen.

Sön 6.10 2 dykare i gryningen börjat täta sprickor under vl med kilar och proppa nagelhål mm Rum 2 åter länsats. Omöjligt att få det tätt.Dykararbetet försvårats av SW kuling och hård Nordgående ström. Rum 2 länsats på kvällen.

Mån 7.10 2 dykare tätat på utsidan.Hård SW kuling med krabb sjö och ström Skotten mellan lucka 3 och mellandäcksgångarna undersökts och dörrarna till BB och STB gångar förstärkts. Rum 2 länsats. Harald på morgonen gått in till Malmö för bunkring och Dan kommit ut istället. Vinden sprang Kl 11 över till W och ökade ytterligare så att Frithiof måste kasta loss från Gondul och lägga sig på svaj. Raketen kunde dock kvarligga långsides Gondul och hålla rum 2 läns. Maskinrummet fått rinna fullt igen för att få Gondul att ligga stadigare på grundet i den krabba sjön.Inget dykararbete kunnat utföras på hela dagen.Rum 2 länsats.

Tis 8.10 Vind, sjö och ström hindrat allt dykararbete.Rum 2 kunnat hållas läns. Dan på e.m gått in till Malmö.

Ons 9.10 Vimden dragit över på SO och bedarrat.Strömmen avtagit. Kl 08xx kom Harald ut från Malmö och förtöjde vid Gonduls STB sida akterut. Dykare åter gått ner. Kl 16 måste Harald i friskande So vind kasta loss och hålla Raketen klar från fartygssidan.

Tors 10.10 Rum 2 länsats. Harald avgått för att Möta Birger som var på väg med pontonerna från Göteborgoch befann sig söder om Ven. Kl 12.30 anlände Harald och Birger med pontonerna som genast lades långsides Gondul och arbetet börjat att anbringa förliga broken under Gondul. BB ponton sänktes medan STB ponton behölls i flytläge.Brokarna anbringats till pontonerna.Från Frithiofs fasta pump utlagts 6 st 4'' slangar till rum 3 och 4 och länsning startats.Vattnet i maskin sjönk avsevärt och så fort ske kunde sattes 3 st Worthingtonpumpar ner på maskingretingen, dels för slutlänsning, dels för sughöjdensskull. Då vattnet sjunkit så mycket att eldrumsdurken blivit tillgänglig påbörjades arbetet med att söka få eld under pannorna.Pontonen på BB sida blåstes i takt med länsningen av maskin och Gondul hade på kvällen rätats upp till 18 graders BB slagsida. Haralds och Frithiofs besättningar arbetat hela natten. Raketen länsat rum 2.

Fre 11.10 Arbetet pågått hela natten. Lucka 3 var nu helt över ytan och lucka 4 till största delen,men den aktre tonnageöppningen var ännu

GONDUL 1.10.40

helt under ytan. Dykare byggt enlucka över denna öppning och tätat. Lucka 3 och 4 skalkats. Kl 11 sattes fyr i STB panna för att få ånga direkt till pamparna och vid behov även till ankarspel och winschar. Då stabilisering av Gondul var nödvändig telegraferades efter en last sand från Malmö att placera i förrummet. Kl 12 avgick Dan med Raketen till Algols vrak. Gonduls slagsida 14 grader varför ett flak med lutande ställning måste byggas från 2ans luckkarm ner i underrummet för att få den beordrade sanden placerad mittskepps i rummet. BB däckshytter kommit över vattenytan. Från mässen och pentryt spred sig en vidrig stank från ruttnande proviant varför alla provianttrester måste skyfflas överbord och lokalerna spolas. Länshållninge fortsatt. En del tätningar utförts mellan maskin och rum 3. Eldrumsdurken fri från vatten varför påeldningen av pannangick framåt med stora steg. Kl 15 anlände sandsugaren Baldor med 25 ton sand. Frithiof kopplat loss sina pumpslangar och förhalats över till Gonduls BB-sida. Baldor sedan börjat lossa sanden in över Gonduls STB reling till förkant av lucka 2. Harald övertagit ågglämningen till pumparna i maskinrummet. Kl 21.15 var all sand intagen i rum 2 och slagsidan minskat till 10 grader. Därmed var Gonduls stabilisering säkrad. Besättningarna, som arbetat hela föregående dag och natt , således 42 timmar i sträck, var nu i stort behov av vila och sömn och därför utfördes natten till den 12.10endast vakthållning på däck och vid pumparna samt i pannrummet på Gondul.

Lör 12.10 Lätt NO bris och regn. Törnat till kl 06. Sjön slagit loss tätninge av tonnageöppningen varför dykare måste göra om arbetet. På Gonuls STB pann var nu ångan uppe, men vid påsläppning av ångan visade sig en del rör vara sprungna så att omkopplingar måste göras. Harald flyttade över till STB-sidan och Frithiof skiftade till Gonduls BB-sida akter för att komma åt att dra ner 2 4″ slangar direkt i lucka 3 och 4. Vattnet i akterrummen sjönk alltmer sedan länspumpningen startat kl 10.30 samtidigt som hittills oupptäckta luckor tätades. Kl 16 hade Gondul lyfts 10′ och däcket var nu betydli över ytan. Kl 16 kunde, efter ett mycket besvärlit arbete, Gonduls egen länspump startas och en mindre pump sattes in för länsning av akterpikens förrådsrum. I rum 3 flöt ett tjockt lager av korksmulor från Gonduls kylrumsisolering omkring och försvårade länsningen. Korken täppte till slangarnas silar och fullständig länsning av rum 3 var inte möjlig. Kl 21 sluta tätningsarbetet o under natten hölls endast vakt i maskin, på däck ochvid pumparna.

Sön 13.10 Törnat till kl 06. Winschar och ångrör på akterdäck till största delen sprängda och en del arbete måste utföras för att få ånga till de 2 4″ pumparna som ställts i 4ans mellandäck för slutlänsning och under gångg

GONDUL 1.10.40

till Malmö. Klargöring för gång till Malmö sedan Frithiof tagit in sina pumpslangar. Akterdäcket befriats från en massa bråte. Proviantrummet akterut utrymdes så gott sig göra lät för att få ut vattnet där och ruttet kött och fläsk och en del konserver som läppades överbord. Kl 10 lättades ankar och Gondul bogserades av Harald och Frithiof till Malmö med ankomst 12.30 då fartyget förtöjdes vid kaj.

Mån 14.10 Läckor tätats i kölstråkenoch däromkring. Gondul kunde sedan hållas läns med egna pumpar. Pontonerna bogserats undan och bärgningsfartygen tagit ombord det mesta av sina pumpmaterial.

Tis 15.10 Gondul på morgonen förhalats till Dockkajen.

Ons 16.10 100 ton sand lossats ur förrummet. 14-16.10 stod Gondul under oavbruten kontroll ochtillsyn av bärgningsfartygen och deras folk.

Tors 17.10 Gondul indockats vid Kockums varv kl 09.

G.O.Lange

Malmö 18.10.40

(Göteborgs Bogserings & Bärgnings AB bärgarlön = 125.000 kr)

Fartyget inte alls värt så mycket som 1.200.000

Brev från rederiet till SKN 28.10.40: " Sedan det kommit till vår kännedom att i samband med besiktning av krigshaveriskadorna värdering av fartyget företagits, varvid fartyget i oskadat skick uppsatts till ett värde av 1.200.000 kronor, få vi, såsom vår uppfattning, framhålla ,att det åsatta värdet av fartyget under för handen varande förhållanden synes vara för högt. Vid bedömandet av fartygets värde bör även hänsyn tagas till

att fartyget f.n ligger innanför spärren och icke kan sysselsättas på den trade för vilken det är avsett.

att fartygets passagerarinreedning icke kan utnyttjas.

att den befintliga kylrumsinstallationen tvärtom utgör ett hinder för fartygets användande i trafik på Tyskland med malmlast ut och kol eller koks hem,samt på grund av att befintliga avdelningsskott icke lämpar sig för trälast.

att fartyget på grund av nuvarande politiska förhållanden praktiskt taget icke kan sysselsättas i annan Östersjötrafik med undantag möjligen för Finland, på vilket land fartyget icke är lämpligt att sättas i fart.

att fartyget endast sporadiskt har sysselsatts i ren Svensk kusttrafik men därvid har visat sig mindre lämpligt p.g av sin stirlek och de dryga dagskostnaderna.

att fartyget därför sedan krigsutbrottet i huvudsak varit upplagt i likhet med systerfartyget Gudur och , enaär lönande sysselsättning icke kunnat

GONDUL 1.10.40

erhållas, torde fartyget ånyo snart komma att uppläggas, samt att ss Gondul nu är 12 år gammal och due for 12-årsklassning. Under sådana förhållanden hava vi ansett oss böra företaga en ytterligare värdering av fartyget och kommer en sådan att avhållas under morgondagen vid Kockums i Malmö med början kl 09, varom vi härmed hava velat meddela Eder.

Högaktningsfullt
Stockholms Red AB Svea

Effekter

Utgått till besättningen enlig vanlig tariff. Rederiet utbetalat 9117:35 i effektersättning enligt uppställning daterad 31.7.41.
Befh fått 187:-, Ie styrman 1012:50, 2e maskinisten 124:50, chiefen 124:50 2e styrman 145, rorgängaren 171:- , matros Olsson 550:-, matros Andersson 550:-, lättmatrosen och jungmännen fått550:- var, eldare & lämpare 475:- föreståndarskan 447:-, kokerskan 88:50,städerskan 247:-
"Besättningen var nödsakad att lämna fartyget i livbåtarna och de ombv effekter bevo så gott som helt förlorade genom att fartyget sjönk och de flesta av bostäderna ombord lågo under vattnet,"

SKN 31.7.41 ersatt rederiet med 7768:35 "enligt de för vår försäkring gällande beräkningsgrunderna."
13.1.43 utbetalade SKN till rederiet 510:- avseende kostnader i samband med besättningens ilandförande.

Besiktningsutlåtandet 17.10.40 - 5.3.41

Besiktningsinstrumentet omfattar 60 foliosidor.
Reparationen gick på 647.750:- kr inkl 650000:- för äldre skador.
Reparationen vid Kockums ägde rum 16.10.40 - 17.3.41 och omfattade alla utrymmen ombord, med t.ex fastsättning av värmeelement i samtliga hytter etc ombord och rep. av alla dörrar och dörrkarmar, ny spis i köket och en mängd nya möbler etc även i alla hytter midskepps, i befälsmässen och salongen.
Befh hytt: Skott & möbler upputsas, fastsättning av bordet,2 nya marmorskivor till elementet, nytt tvättfat i folding, ny taklampa, justering av radioapparaten.
Mässpojkens hytt: Ny linoelummatta, nytt tvättfat, nytt ventilglas, ny byråskiva, justering av byrå & kojlåda, reparation av skåpdörrer rep. av folding inkl tank, omklädsel av soffan ,ny madrass o kuc
Befälsmässen: Nytt bord, 4 nya stolar, ny väggklocka, nytt karaffställ,ny korkmatta, två nya skåp, rep. av soffan.
I salongen nyanskaffas i silver: kaffebricka, ovalt fat, 2 sockerströare,

GONDUL 1.10.40

6 smörgåsgafflar, 2 dessertknivar, 5 kräftknivar, 6 st salt- och peppar-ströare, 2 såsskedar, sockertång, soppslev, 4 såssnipor, 22 äggskedar, el brödrost.
I glas & Porslin: 11 st assietter, 2 citronpressar, 1 cognacsglas, 10 st grogg-glas, 9 portvinsglas,4 seltersglas,6 vattenglas, 3 ölglas, 6 medel-stora salladierer, 14 små dito, 12stora dito, 15 stora sillfat,ättikskaraff, 2 geléskålar, smörskå, 8 assietter,10 kaffe- och 14 thekoppar,4 äggkoppar, 12 desserttallrikar,17 flata tallrikar, 4 tillbringare etc etc

---

Dispache given i Stockholm 17.3.42

Dispachör Per Hasselrot. Dispachen omfattar 199 sidor.
SKN ålagts ersätta rederiet med 162.983:94 utöver tidigare utbetalade 511.132:20 = totalt för SKN 674.116:14
Slutlig kostnad för SKN blivit, inkl lösen av dispache, arvoden mm totalt 681.884:49 kr

---

Egna noteringar

Mässpojken räddade 2 cigarrer

Vid explosionen kastades mässpojken tvärs över bordet i befälsmässen och slog huvduet i värmeelementet så att ett stort sår revs upp.Han kom dock på benen igen omgående och sparkade upp dörren och kom ut på däck där allt var förvirring. Trots att blodet rann ner i ögonen på honom fick han i förbifarten med sig 2 danska cigarrer som legat på durken, det var allt,enligt Sydsvenska dagbladet. Cruxet är att det inte fanns någon mässpojke ombord. 2e maskinisten omtalade att däcket akterut gick i vågor och var översållat av spillror. Kokerskan blev skållade av en kastrull vatten då spisen vid explosionen kastade ut på durken. 4 man akterut, som legat i sina kojer i väntan på skaffning, fick allvarliga skador. Jungman Andersson bröt ena benet, smörjare Karlsson skadade ryggraden, eldare Klingstedt sårades i huvudet och stukade ena axeln och nere i eldrummet kastades eldare Edvin Johansson mot pannorna och brände det nakna bröstet och högra armen . Lämpare Olsson, som skaffade i mässen, kastades in i köksavdelningen och 2e styrman stukade ena foten. Flera andra ombord fick småskador. 3 Limhamns-fiskebåtar som hållit på att lägga ut sina garn i Gonduls kurslinje uttryckte sinsemellan just sin uppskattning av att Gondul beslutat ankra då explosionen inträffade och ljusen ombord på Gondul slocknade. I mörkret hörde sedan fiskarna kapten Norlins anrop i megafon men då det såg ut som om fartyget skulle kantra vågade fiskarna först inte närma sig. 2 av dem gick dock efter några minuter upp långsides där en lejdare kastats ut akter. Den tredje båten satte kurs på Limhamn för att larma 3 ambulanser och brand-

GONDUL 1.10.40

kåren. Lämpare Olsson bar jungman Andersson på sin rygg nerför lejdaren till fiskebåten. Frå Themis kom en livbåt till platsen och från en vedettbåt en annan livbåt. De skadade fördes från Limhamn i ambulanser till Allmänna sjukhuset i Malmö där kokserakn och 4 man lades in. De övriga samlades på hotell Temperance där de fick kvällsmat. Den 2.10 var all färjetrafik i Öresund inställd och minsvepning utfördes av bl.a. Trindelrännan som öppnades igen för trafik 3.10. Från Stranden vid Limhmmn kunde Malmöbrona mycket tydligt beskåda det minsprängda halvsjunkna fartyget och det inledda bärgningsarbetet. Röda Bolagets bärgningsledare kapten Gustav Hedbäck tagit över ledningen av bärgningsarbetet. Lyftningen av Gondul med cylinderpontoner inleddes den 12.10 och fortskred med ½ meter i timmen. Den 13.10 inbogserades fartyget i gott väder till Kockums för dockning.

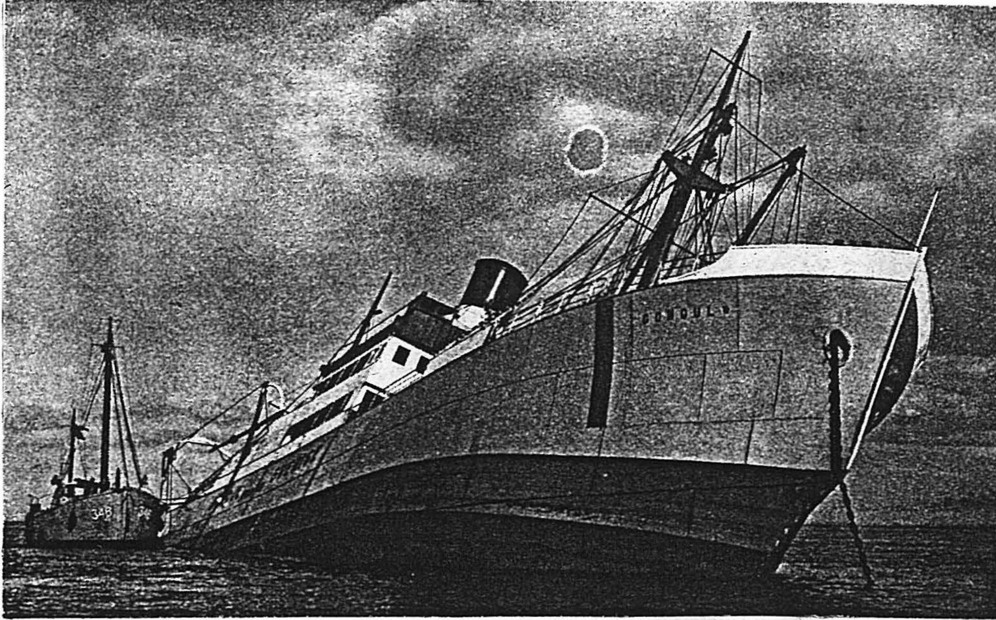
Historik

Laståangare på 1233 brton byggd 1928 i Helsingör av stål. L.80,5 B 11,3 Tillhörig Stockholms red AB Svea (Em. Högberg) i Stockholm. Sjösatt 31.3 lev 18.5.28 Systerfartyg till Gudur. Gick från sin leverans fram till krigsutbrottet 1939 i reguljär trafik Malmö-London-Rotterdam och åter. Kyllastrumoch passagerarinredning. 9.11.39 kapades Gondul på v.m vid Viragogrund i Öresund av ett tyskt krigsfartyg och infördes till Swinemünde men frigavs efter en månad eftersom massalasten varit destinerad till Oslo för omlastning där till ett amerikanskt fartyg dest. till Albany, USA. 4.3.40 fick Gondul grundkänning i isen i Falsterboleden mellan Hildagrundets och Avläggans prickar och ass. in till Köpenhamn med botten- och propellerskador. Hon var då på sin andra resa i kustfart sedan hon i nov 39 tagits ur sin Londontrafik. (Se även 28.5.43)

Minsprängdes och sjönk 28.5.43

Om engelska bomber över Malmö
3.10.40 se Miriam 7.10.40 sid 6.

GONDUL 1.10.40



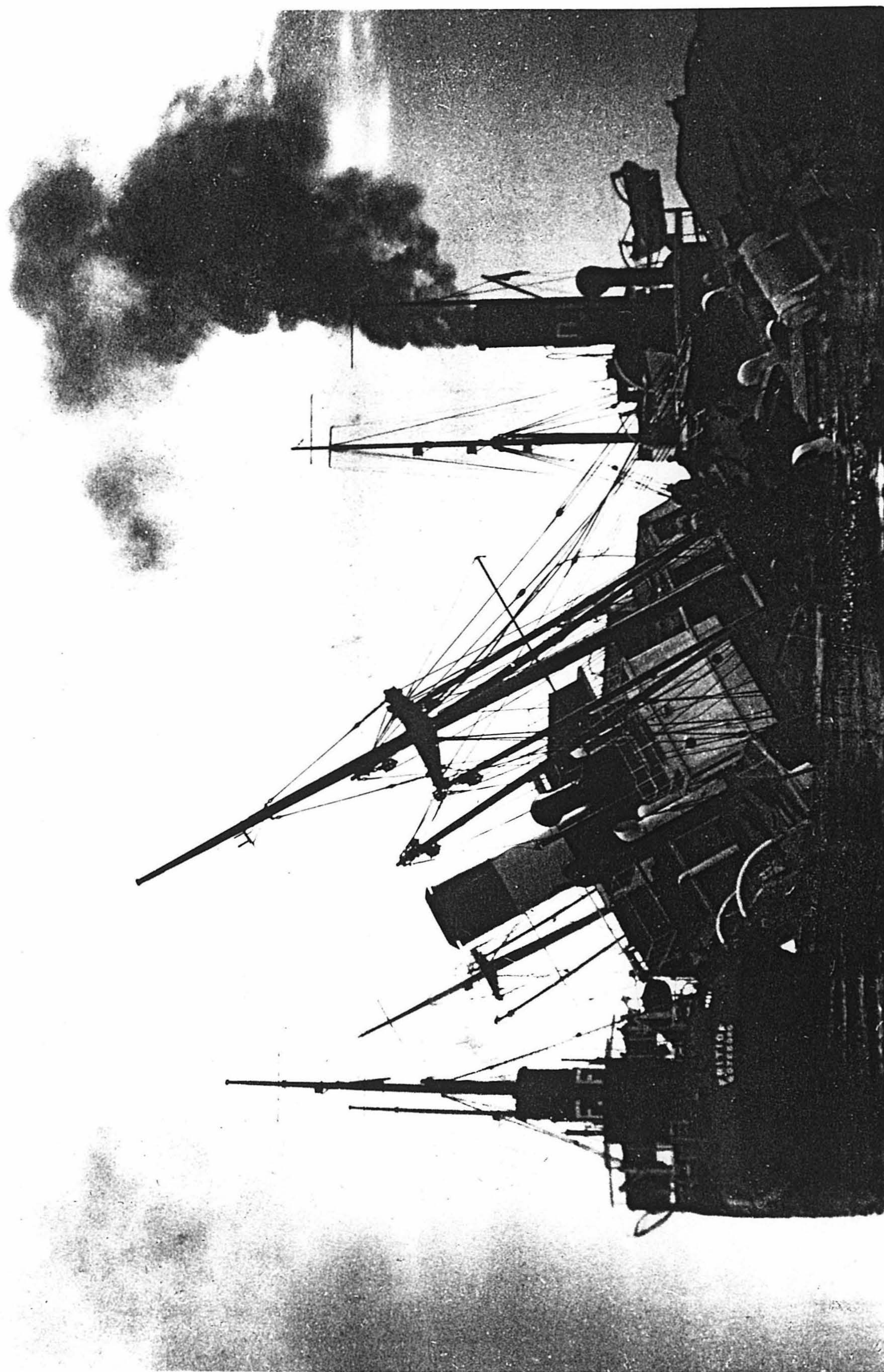
Gondul 2.10. 40



2.10.40 besättningsmän i färd med att bärga tillhörigheter.

Eget

GONDUL 1.10.40



Gondul den 4.10.40

GONDUL 1.10.40



GONDUL indockas vid Kockums 17.10.40

GG 917 HUGIN 4.10.40

MINSPRÄNGD MED MAN OCH ALLT EN DISIG MORGON 5 DISTANSMINUTER NW HANSTHOLM

Sammanfattning.

Fre 4.10.40 kl 06.30 då Hugin låg på snurrevadsfiske 5'NNW Hanstholm flög båten i luften med man och allt i den disiga morgonen,träffad av en mina, tydligen vid första draget. Från Nippon av Öckerö sågs man explosionsuppkast men vågade på grund av de många drivminorna inte närma sig platsen.På Zentora av Hönö,skeppare August Levin Hansson, hörde man explosionen men så ingenting i diset. Man misstänkte dock att det måste ha varit Hugin som drabbats av explosionen. Nippon underrättade Noomi som i sin tur underrättade Ansi av Hönö att Hugin råkat ut för en explosion och försvunnit. Zentora Ansi och Noomi påträffade några timmar senare en massa drivande vrakspillror från Hugin, det var luckor,madrasser,tomfat,fisklådor,kläder,söndertrasat virke... Zentora införde sön 6.10 till Göteborgs fiskhamn en splittrad del av Hugins mast och delar av styrhytten från den totalt sönderspängda båten Av de 5 omkomna var 4 anhöriga till Hugins skeppare som följdes i döden av sin son, två mågar och dotterns fästman,Inge Ingmarsson. -Först sön 6.10 kom sorgebudet till Hönö med Gunny av Hönö,skeppare Knut Johansson,som den 5.10 på hemväg från Hanstholm mött Nippon av Hönö på väg mot Skagen tillsammans med 4-5 andra båtar. Nippons skeppare,Agne Corneliusson,hade anropat Gunny och omtalat att då Nippon kl 06.30 den 4.10 låg 1½ timmes gång Öst Hanstholm i regndis och krabb sjö hade man sett en annan båt,sannolikt Hugin,sprängas längre västerut. Mycket drivminor i farvattnet. Från Nippon hade man på utresan siktat 6 drivminor på nära håll. Vid sjöförhör 26.10 i Göteborg avlades Zentoras och Ansis skeppare vittnesmål.

KK vol 78

Sjöförhör i Göteborg 26.10.40 kl 10

Förhöret hållits på hemställan från KK sjötekniske konsulent Bo Bergström den 18.10 som hänvisade till uppgifter i GHT 7.10 att Hugin skulle ha minsprängts med sin besättning 4.10 på morgonen ett antal sjömil utanför Hanstholms fyr. Explosionen bevittnats från Nippon av Hönö som efter att ha underrättat hemgående Gunny själv fortsatte snurrevadsfisket. På Hönö vajade alla flaggor på ½ stång mån 7.10.

Huvudredaren ,föreståndaren Johan Oscar Åvall,Hönö,ägare till 1/3-del i Hugin,representerades vid sjöförhöret av advokat Ivar Glimstedt,Gtbg, som även representerade sterbhusen efter Åvalls son och mågar.
Sakkunniga: Lotskapten K.P.Kullander & sjökapten Magnus Lundberg.

Rapport

Hugin gick ut på snurrevadsfiske torsdag morgon 3.10 och minsprängdes vid 07-tiden 4.10 norr eller NW om Hanstholm.Båtarna voro långt från land och endast Nippon var inom synhåll för Hugin. Det föreföll som Hugin sprängts

GG 917 HUGIN 4.10.40

vid sitt första drag. På Nippon berättade man att en explosion hördes och när vattenkaskaden lagt sig var Hugin försvunnen. Några vrakdelar var allt som syntes. Det var ogörligt att närma sig olycksplatsen.Det fanns rätt många drivminor i farvattnet och skepparen på Gunny berättade att man från hans båt iakttagit 6-7 stycken.

Crewlist

+ Skeppare Bernhard Alexius Larsson,Hönö,45 år, gift, 3 barn,ägare till 1/3-del
+ Fiskare Alde Olof Lorentz Larsson,16 år, son till skepparen, -"-
+ Fiskare Erik Leander Åvall, Hönö,36 år,gift, 2 barn,son till huvudredaren
+ Fiskaren Wilhelm Emil Åvall, 33 år,Hönö,Ogift, son t. huvudredaren
Erik & Wilhelm Åvall var mågar till Sk.Bernhard Larsson.
+ Fiskaren Inge Herbert Ingmarsson, Göteborg, 26 år, förlovad med skeppare Bernhard Larssons dotter.Skulle ha lyst för dem 13.10 i Hönö kyrka för första gången.

Födelsedatum för de omkomna: Bernhard A.Larsson,Hönö Hult, 23.5.95
Erik L.Åvall,Hönö Hult, 30.5.03
Emil W.Åvall, -"- , 21.12.05
Larens Olof Alde Larsson, -"- , 10.11.23
Arne Herbert Ingmarsson,Haga,Gtbg, 19.1.15

===============

Huvudredaren Johan Oscar Åvall: Hugin var synnerligen väl underhållen. Skeppare Larsson och Åvalls söner Erik och Emil hade sedan 1923 deltagit i fisketurerna,dock med något avbrott för sonen Emil. Hugin var försäkrad i SKN för 25250 kr plus 1500 för effekter och 3500 för redskap ochfångst.Åvall varit ombord på Hugin i Hönö 2.10,den 3.10 gick hon ut.

Skepparen på Ansi av Hönö,Johan Petter Karlsson, 44 år: Ansi och Hugin tillsammans avgått från Hönö på morgonen 3.10 för fiske utanför Hanstholm dit de kom samma kväll, och ankrat på kort avstånd från varandra. - Sedan Karlsson på morgonen 4.10 låtit göra ett drag med Ansis snurrevad utan att få nåon fisk, hade man låtit lätta ankaret och med Ansi gått mot den plats där Hugin ankrat kvällen innan. Vid framkomsten dit kunde inte Hugin upptäckas.Mörkt,disigt väder. Därefter påträffat Noomi av Hönö vars folk meddelat att de varit i förbindelse med Nippon,som befunnit sig närmare Hugin än Ansi,och att folket på Nippon meddelat att de iakttagit en explosion på den plats där Hugin legat och att Hugin därefter varit försvunnen. På e.m samma dag anträffade Ansi åtskilliga vrakdelar,bl.a en tunna med namnet Hugin påmålat.

Skepparen på Zentora, August Levin Hansson,39 år,Hönö: Han hade på kvällen 3.10 efterfiske låtit ankra Zentora i närheten av den plats där Hugin gått till ankars. Påmorgonen 4.10 i mörkt och disigt väder hördes en explosion men man kunde inte iaktaga den.Hansson, som misstänkt att

GG 917 HUGIN 4.10.40

att Hugin minsprängts,gick med Zentora till närmaste båt som var Noomi. Ombord på Noomi hade man varken sett eller hört explosionen.Låtit Zentora ankra i närheten av Noomi för att vänta på att disan skulle lätta och för att därefter leta efter Hugin. När dävder efter någon stund klarnat stod Hugin ingenstans att upptäacka.Senare på dagen iakttagit vrakdelar från Hug och däribland delar av masten och brädgången med påmålade svenska färgerna.

Brår August Karlsson,Skeppare på Kätty, född 1886: Sett Hugin 2.10.Hugin va en synnerligen god sjöbåt som ridit ut orkaner i vilka andra båtar förlist. Hon var i synnerligen gott skick.

KK memorial 9.12.40

Av allt att döma stött på en av de minor som krigförande makters sjöstrid krafter utlagt i Skagerack norr om danska kusten. Ex officio

Bo Bergström

SKNEIII 191 Assurans

SKN 6.12.40 utbetalat till Ivar Glimstedts advokatbyrå i Göteborgv30250:- fördelat med 25250 på kasko, 3500 för redskap,15000 för effekter.

UD HP80c 3509 -Allmänt

Brev CM till UD:s politiska Byrå 12.12.40

(Sammandrag): Fiskebåten Inez minsprängd natten till 9.4.40 N Hanstholm på en plats som Tyskland den 10.4 förklarat för minerad och om vilken minering Inez således icke kunde hava någon kännedom.

Fiskebåten Elly minsprängd 06.11.40 20'W Hamneskär,vilken plats ligger inom de gränser för svenskt makrillfiske som angivits i tysk verbalnot den 24.6.40 och där inga tyska mineringar tillkännagivits.

Fiskebåten Hugin minsprängts 4.10.40 N.Hanstholm inom det tyska Warngebie i Skagerack.

Av de tre fiskebåtarna är det alltså endast Hugin som minsprängts därfö att fartyget icke följt de givna varningarna.

Stockholm 12.12.40

F.Tamm

Amiral

Eget Historik

Motorfiskebåt, galeasriggad med extremt rundgattat akterskepp,på 42 brton byggd 1923 vid Fridhemsvarvet i Lysekil av ek och furu. L 16,9 B.5,9 Huvudredare Johan Oscar Åvall,Hönö, som fram till 1933 själv förde Hugin. Hanägde 1/3-del ,med skeppare Bernard Alexius Larsson och dennes son Alde som ägare till 2/3-delar. De 2 sistnämnda omkom då Hugin sprängdes 4.10.4 Ny 75 hkr Bolinder-motor 1929. Avgasröret på akterkant av styrhytten var så högt att det såg ut som om hon var 2-mastad.

GG 917 HUGIN 4.10.40

Vinkade farväl genom styrhyttsfönstret

Hugin hade lämnat Hönö på förmiddagen 3.10.Vakthavande tulltjänstemannen Verner Karlsson berättar om hur Hugins skeppare,Bernhard Larsson,kom in i vaktstugan för att få passet påtecknat.Det måste ju alla båtar göra innan de lämnade land. Vanligtvis hade fiskarna bråttom då de skulle iväg men den här gången satt Bernhard och samtalade en god stund och Verner följde sedan med ner till kajen.När Hugin rundade hamnpiren stack Bernhard ut handen genom styrhyttsfönstret och vinkade.Verner vinkade tillbaka. Detta var så ovanligt att Verner sedan aldrig kunde glömma det. "Det var som om om han sa farväl för alltid." - Siv Nordlund,dotter till Bernhard, var 12 år 1940."Då faster och farbror tidigt på söndags morgonen med dröjande steg kom med sorgebudet bröt mor ihop och blev sängliggande.Hon blev knäckt för livet.Hon miste ju sin man,sin son och två bröder.Vi fick veta att budet först nått mina morföräldrar då GG 172 Gunfi kom i hamn men morfar och mormor Åvall orkade inte gå med budet.Min bror Bengt var 5 år.Han kunde aldrig fatta vad som hänt.Länge efteråt kunde han komma och ropa:"Nu kommer det en båt! Kanske det är Hugin!" Jag minns också hur minmorfar Oskar Åvall på något sätt fick fick en underlig inre kraft,som gjorde att han kunde trösta andra."

Fick Hugins akterskepp i vaden 1942 .

2 år efter Hugins minsprängning låg GG 468 Standard av Hönö Röd,skeppare Emanuel Carlsson, unnder snuurevadsfiske i samma vatten fick fast med draget och sedan exploderade en mina under dem.De blev ordentligt omruskade men klarade sig undan med blotta förskräckelsen.Efter detta körde de längre österut men också där blev det fast medredskapet. De tog in så sakta men märkte att någontinf följde med upp.Så fick de se något vitt i vattnet.Det såg ut som en livbåt.Så fort de fått vrakdelen intill sidan kom Carlsson ut ur styrhytten.Så fort han såg vad det var ropade han, liksom i förskräckelse :" Det är Hugin.pojkar! Det är Hugin!" Han kände igen Hugins typiska akter på den ovanliga rundningen. Standard tog en noggrann position, så noga det nu gick.Sedan lättade man och körde hem. "

GG 220 CLIPPER 7.10.40

BOMBAD OCH BESKJUTEN AV ETT R.A.F-PLAN UNDER FISKE 55′ SSW LINDESNES.

Sammanfattning

Clipper kom till fiskeplatsen i höjd med Lindesnes på norska kusten fre 4.10.40 men på grund av storm var det omöjligt att börja fiska. Lör 5.10 kom 3 engelska bombplan pch gjorde 2 lovar omkring båten på låg höjd varefter de försvann. Mån f.m 7.10 ,då Clipper hade snurrevaden ute i grov sjö kom ett tyskt plan och gjorde ett par svängar över Clipper innan det försvann mot kusten. På e.m. kl 16.15 då Clipper med vaden ute och 25 lådor fisk i rummet befann sig 55′SSW Lindesnes närmade sig ett bomplanmed R.A.F märken på vingarna på låg höjd och kocken sade :"Det gör väl 2 svängar det med!" Omedelbart därpå small det. Från 50 meters höjd öppnade planet Kspeld mot Clipper.2 man på däck kastade sig ner och ~~kröpakteröver~~ kröp akter över med kulorna vinande omkring sig så att flisor av brädgång,luckor och mast yrde kring dem.De hjälptes ner i motorrummet av de 4 andra ombord som sökt skydd där. Medan planet gjorde en vid sväng rusade kocken upp på däck och viftade med en stor svensk flagga men flydde sedanner i motorrummet då planet återkom med smattrande kulsprutor på låg höjd.Med dånande motorer strök planet tätt över masttoppen och en bomb exploderade 10 meter från fartyget. Medan planet svängde på nytt kapades redskapens wirar och motorn slog på full fart. På c:a 200 meters höjd flög planet en tredje gån över Clipper och fällde 5 bomber. En exploderade 15 meter om STB,de övriga 4 strax för- och akteröver.Båten var inget lätt bombmål i sjöhävningen, men lyftes och överspolades av vattenuppkasten medan de 6 männen hopkrupna kring motorn maktlösa kastade hit och dit under bomborkanen.Sjön kokade i cirklar med 60-70 meters diameter runt om båten. Planet gav sedan i ett fjärde anfall Clipper en sista salva mot vattenlinjen för att sedan avlägsna sig kl 16.30 i SW riktning. Strax efter det männenkommit upp på däck strök en drivmina tätt förbi STB bog.Med full fart fortsatte båten mot norska kusten ,kvarlämnande snurrevaden,250 famnar ankarwire och ståltross (16 rullar med 150 meter i varje.) Ons 9.10 kl 09 kom Clipper till Knippla och fortsatte efter ett kort uppehåll till fiskhamnen i Göteborg dit hon kom kl 16.30 samma dag med sina 25 lådor i rummet, och utan redskap. Stormasten,däcketoch bordläggningen var sållade av kulor.En kula hade gått genom brädgången,livbåten och fastnat i en pollare.

Enligt Coastal Command′s War Record 1939-45 för No 16 Group skadades Clipp den 7.10.40 av ett Hudsonplan ur squadron 233. Även denna incident gick KK förbi och ingen sjöförklaring avgavs ,men till SKN inkom en rapport och Chefen för Marinen lät hemligstämpla signalmeddelandena om attacken mot Clipper från CMDV 10.10.40. (Se Miriam 7.10.40 RAF-beskjuten)

Dagens nyheter om attacken 10.10.40.

Göteborg, onsdag: Fiskebåten GG 220 Clipper av Knippla kom onsdag e.m in

GG 220 CLIPPER 7.10.40

till Göteborgs fiskhamn efter en äventyrlig färd. Clipper blev nämligen i måndags e.m under fiske 50' SSW Lindesnes på norges sydkust utsatt för ksp-eld och bombfällning från ett bombplan med engelska nationalitetsbeteckningar. Två salvor från kulsprutor vräktes mot Clipper och 6 bomber fälldes trots att båten var tydligt utmärkt med de svenska färgerna,och hade svensk flagga hissad vartill besättningen visade sin nationalitet genom att svänga en stor flagga på däck.Anfallet varade en lång och ohygglig halvtimme. Det var de stora fångsterna i Nordsjön och Atlanten på sistone som lockat Clippers ungdomliga besättning - Karl Olof Karlsson är äldst av de 5 med sina 25 år på nacken - utanför spärren mellan Skagen och Egersund."Båten gick ut natten till fredag ," berättar Karlsson," och på fredagen kom vi ut till den plats där vi sedan fiskade. Tre engelska bombplan kom på lördagen,gjorde 2 lovar omkring oss och försvann sedan.Måndag f.m kom en tysk maskin och gjorde de obligatoriska 2 svängarna runt oss .När vi sedan gjort vårt andra kast och låg med ankaret ute för att dra kom ett engelskt plan - i varje fall bar det englands ringade märke.Planet gick på låg höjd, c:a 50 meter och öppnade eld med kulsprutor mot oss. Vi kastade oss raklånga på däck. En kula slog genom styrhytten, 2 andra genom bommen. Vi kunde inte förstå meningen med det hela. När skottlossningen upphörds svängde kocken en stor svensk flagga, och det hoppades vi skulle respekteras. Visst inte - nu blevdet bomber i stället. Besättningen på planetkunde inte gärna ta fel på vår nationalitet och ändå kom planet igen,nu på något högre höjd och fällde en bomb. Den föll något 10-tal meter från sidan på båten och då en kulsprutesalva vräktes över oss sprang vi allesammans ner i skansen .När den var slut sprang vi akteröver till motorrummet och hann kapa redskapen och ankarwiren innan planet återkom. Medan de andra gick ner i motorrummet satte jag i styrhytten full fart österut. 2 bomber exploderade i vattnet,en starx förut och en vid aktern. Avsikten att träffa oss var tydlig men vi krängde i den gropigs sjön och en fiskebåt är ett litet mål. Planet hade även gått upp till c:a 200 meters höjd.Men det kom igen ochfällde en fjärde bomb och efter ytterligare ett par minuter en femte. De xploderade i sjön som såg ut som en kokande gryta. Vid ännu en sista överflygning gav planet oss en salva till från kulsprutorna och den tog i vattenlinjen.Sedan försvann planet. Omedelbart därpå undgick vi genom en tvär gir att kollidera med en drivmina rakt föröver.Med full fart stävade vi hemåt mot Knippla och passerade natten till tisdagen åter den tyska minspärren mellan Danmark och Norge.Allt gick bra och ingen drivmina siktades förrän natten till onsdagen då vi kommit in mot svenska landet. Den vaggade förbi på betryggande avstånd. Efter etthastigt besök i Knippla gick vi till Göteborg och sålde fångsten, 25 lådor. Det var mycket Clipper gick miste om . Förlorad fångst, förlorade redskap,olja för en återresa i förtid. Skadorna på båten är dock inte stora.Krigsförsäkringen lär täcka förlusten av redskapen."

============

GG 220 CLIPPER 7.10.40

HEMLIG

Hemligt signalmeddelande CMDV till CM kl 12.10 den 10.10.40

Förhandsrapport angående beskjutning av motorfiskebåt.Tidpunkt mån 7.10.40 kl 16.15-16.45. Ägare: Karl Olof Karlsson, GG 220 Clipper.Position 55 sjömil SSW Lindesnes. Beskjutning 3 kulsprutesalvor och 6 bomber.Verkan: hål efter ksp-salvor 10-tal träffar.Beskjutande flygplan sannolikt Engelskt, ljusbrunt i mitten,antagligen gul eller vit ring.

Dito CMDV till CM kl 21.20 den 10.10.40

Befälhavaren å Clipper å flygplanskort utpekat engelska nationalitetsbeteckningen. Densamma endast observerats å flygkroppen, ej å vingrana.Flygplanet troligen av Blenheimtyp. Ett mondre bombsplitter tillvarataget,översändes imorgon till CM.

SKNEIII 188 Crew list (Egna kompl.)

Skeppare Karl Olof Karlsson,Knippla,25 år ,äldst ombord. (Delägare)
Fiskare Frank Karlsson,Knippla (Delägare)
Fiskare ~~Herbert Hermansson,Knippla~~ Tore Larsson,Knippla (Delägare)
Fiskare Nils Torgersson ,Knippla ,22 år (Huvudredare)
Fiskare ~~Rune Magnusson,Knippla~~ Oscar Johansson,Knippla

"Dom hade inget val" (1985)

Karl O.Karlsson & Nils Torgersson berättar

Efter flera dygns dåligt väder hade det äntligen stillnat av. Vi låg 80-90 distansminuter W Lindesnes, norr om Corall Bank. Vi hade just satt ut snurrevaden för första draget på morgonen då ett plan med runda ringar på vingarna flög över oss.En engelsman tydligen. Detta var ju inget märkvärdigt. Men så vände det tillbaka och började skjuta. Vi tog skydd så gott vi kunde. Vi såg att det svängde och kom tillbaka en gång till. Trots att vi brett ut svenska flaggan som ett extra tillskott till de flaggor som var målade på båtens sidor och på hytten sköt han igen för andra gången. Nu kapade vi redskapen och astte kurs österut. Inte ens det hjälpte. Han kom igen för 3dje gången. Karl Olof surrade nu ratten och vi sprang alla ner i motorrummet.Siste mannedför lejdaren såg enkraftig vattenkaskad akter om oss. Han fällde tydligen bomber också. Efterden tredje rundan skyndade vi och gjorde iordning livbåten eftersom Clipper kunde ha blivit skadad. Vi trodde att planet gett sig iväg men han kom tillabak för fjärde gången. Återigen måste vi springa nerunder däck. Vi hörde två bombsmällar och kände skakningar i båten.Vi kunde förstå att en bomb föll ner för om oss och en akter om oss.Det är möjligt att han inte ville träffa oss utan bara ville skrämma oss ordentligt. Efter en stund vågade vi oss upp igen. Planet var då borta och kom inte igen. Livbåten var nu sönderskjuten. Styrhytten var

GG 220 CLIPPER 7.10.40

skadad och i bommen satt 2 kulor. 2 kulor hade gått igenom bordläggningen och satt i oljetanken.Vi vågade inte vända om och bärga redsakpen.Det där blev sista Nordsjöresan för oss under kriget. Vi fiskade sedan i Kattegatt Skagerack och i Östersjön. -Många år senare fick en Hönöbåt upp vårt ankare men då varju wiren sönderrostad förstås."

SKNEIII vol 188

SJÖRAPPORT

GG 220 Clipper av Knippla befann sig mån 7.10.40 på snurrevadsfiske 55′ SSW Lindesnes.Vi hade kommit fram till denna fiskeplats redan fre 4.10 men på grund av storm hade vi kunnat fiska ytterst lite och hade bara gjort 3 drag. Kl 16.15 den 7.10,när vi hade redskapem ute till fångst, kom ett bombplan emot oss. Planet hade runda ringar på sidorna och vi drog härav slutsatsen att det var Engelskt. Vi lade ej märke till planet förrän det var alldeles inpå oss.Det gjorde på låg höjd 2 varv runt oss ochbörjade vid tredje varvet beskjuta oss med kulspruta och fortsatte härmed under ytterligare 3 varv runt oss. Därefter började det fälla bomber mot oss. Dessa exploderade i havet bredvid båten.Vi kapade redskapen och astte kurs österut. Detta hjälpte dock inte. Planet fortsatte att fälla bomber och besättningen måste söka skydd under däck.Under det sista varv som planet gjorde runt ossbesköt det oss åter med kulspruta. Därefter försvann det västerut. Sammanlagt 6 bomber fälldes mot oss, därav den första när vi låg för ankar och de andra under det vi gick österut med full fart.Ett 10-tal skott träffade båten som vid bombexplosionerna skakade så kraftigt att på vissa ställen drevet pressades ur nåten. Planet kan inte ha undgått att se att det rörde sig om en svensk fiskebåt. Vi hade svenska flaggor målade,två på vardera sidan av båten.Vidare förde vi svensk flagga på mesanmasten och då planet gjorde de första varven över oss bredde vi ut en svensk flagga på däck. Då detta inte hjälpte hissade vi även denna flagga på mesanmasten.Genom att vi tvingades kapa ankarställ och redskap gjorde vi en avseväord förlust eftersom vi träffat så bra med fisk på den plats där vi låg, när planet anföll oss. Eftersom skukden till det inträffade helt måste läggas på det anfallande planet ,få vi anhålla att Svenska Västkustfiskarnas Centralförbund måtte föra det passerade till våra myndigheters skännedom,med anhållan om att av Storbritannien ersättning utkräves för den skada vi lidit. Vi värdera förlusten på den avbrutna fiskeresan till 5000 kronor och vidare måste vi räkna med att ligga hemma under en vecka för att få en ny uppsättning redskap iordningställd,för vilken förlorade fisketid vi begära 2000 kr. Vår förlust belöper sig sålunda till 7000 kronor.Värdet av de förlorade redskapem uppgick till 3656:50 och komma vi att hos SKN begära ersättning

GG 220 CLIPPER 7.10.40

för denna förlust jämte reparation av 2 oljetankar och drivning av botten på båten mm

Källö-Knippla 15.10.40
Karl Olof Karlsson
Skeppare/Delägare

(rapporten insänts till SKN 22.10.40 jämte en räkning på 941:75 från Knippla Skeppsvarv för reparationen.)

Reparation & assurans

Reparationen vid Knippla Skeppsvarv kostat 941:75.
Till drivning av bottenbordläggningen åtgick 14 kg Kronbeck & 6 kg drev. En massa grejor i motorrummet måste nedmonteras för att få fram och täta de 2 skottskadade brännoljetankarna. Furuvirke till sprunsning av kulhål i bordläggningen kostat 2:25. Skylt till styrhyttsdörr där kula skadat 50 ör Järnmaterial till tätning av kulhål i tankar 1:50...
Denna räkning betalade inte SKN.
En räkning på 3656:50 från Hasses Skeppsfournering i Göteborg för ankare, snurrevad, 450 meter prima ankarwire och 16 rullar 150-famnars snurrevads-linor, ett kapell till jollen o.a tillbehör till redskap och ankarställ ersatte SKN 24.10.40 med 3065:51,enligt kutymen 1/3-dels avdrag å förlorad fiskeredskap. -
Den 4.12 40 skrev S.Corneliusson i Sv.Västkustfiskarnas Centralförbund til SKN att fiskarna på Clipper och Miriam framhållit att de fått ut för låg ersättning från SKN. -SKN 10.1.41 svarat att Nämnden beslutat utbetala ytt erligare 750:- till Clipper och 600:- till Miriam eftersom redskapen varit så pass nya. Detta utbetalades 15.1.41.

SKNEIII 316 Mina i snurrevaden 11.8.44

Den 11.8.44 fick Clipper 45'W Sakgen en mina i snurrevaden.Även då var Karl Olof Karlsson skeppare. Han skrev till SKN att " Vi tog så länge vi vågade men till slut brastdet ena tåget.Vi släppte då på ankarwiren för att med båten rörlig kunna få loss vaden,men detta misslyckades och vi måste kapa även det andra tåget för att inte utsätta oss för risken att minan skulle komma loss och flyta upp under båten."
SKN ersatte 300:- av begärda 450:- kr.

(Se även Miriam 7.10.40 för UD-inblick)

Eget Historik

Motorfiskebåt på 57 brton byggd 1939 i Källö-Knipplan av ek. 130 hkr Skandiamotor. L.19 B.6 Huvudredare skeppare Nils Osborne Erling Torgersson på Källö-Knipplan.som var ombord 7.10.40 liksom övriga 3 deläagre.(Se sid 3) Den första svenska fiskebåten med sammanbyggd radiopejlingsapparat.

GG 220 Clipper 7.10.40

I juli 1954 sålde Nils Torgersson och medintressenter Clipper för 87500 kronor till fiskare Axel Birger Johansson, partrederi, i Bua, Väröbacka som ändrade namnet till Clippvik.

(Se även GG 139 Miriam 7.10.40)

GG 139 MIRIAM 7.10.40

LIKSOM CLIPPER BOMBAD OCH BESKJUTEN AV ENGELSKT PLAN UNDER FISKE I NORDSJÖ

Sammanfattning

Kl 15 mån 7.10.40 ,vid samma tidpunkt som ,enligt R.A.F.Coastal Commands War Record ett Hudsonplan ur squadroh 233, No 16 Group,anföll GG 220 Clippe av Källö-Knippla 55′SSW Lindesnes, anföll ett annat engelsk bombplan vid Limbankarna, ett dygns resa W Norska västkusten,den snurrevadsfiskande GG 139 Miriam av Öckerö.Det var klar sikt och gopig sjö. Planet kom på c:a 60C meters höjd rakt västerifrån men sänkte sig till knappt 100 meter och flög under kulspruteeld in mot Miriam,vars 5 ombv sökte skydd under överflygninç en och sedan kapade redskapen och satte full fart österut. Under 4-5 varv kring Miriam besköt planet båten med kulsprutor.De engelska runda ringarna på vingarnas undersida syntes tydligt på 50 meters håll då planet flög övei Några av fiskarna sökte skydd i motorrummet och ingen träffades men kulor genomborrade segel, flagga och brädgångar,koppärrade nationalitetsmålninger på sidorna,genomborrade kläder i skansen och radioapparaten i kajutan. Avslutningsvis fällde planet två bomber i två låganfall.Den första exploderac 10 meter föröver, den andra blott en famn från BB-låring,varvid Miriam,särskilt vid den sista bombexplosionen höjdes upp ur vattnet,skakade våldsamt begravdes av vattenuppkastet och sprang svårt läck. Efter denna attack avlägsnade sig planet västerut. Skeppare Gösta Jansson och hans 4 kamrater lät Miriam för full fart fortsätta mot norska kusten och inriktade sig på att hålla sin båt flytande. Fartyget läckte svårt,särskilt akterut och två man fick slita vid däckspumpen medan maskinpumpen arbetade för högtryck. Generatorn kortslöts av vattnet så att allt ljus slocknade ombord,inkl lanternorna och genom vatten i vevhuset gick ena vevlagret varmt under det dygn det tog att nå Flekkefjord.Här sliptogs Miriam kort efter ankomsten och de värsta läckorna tätades så att hon sedan kunde fortsätta till Götebc dit hon kom fre 11.10.Seglenhade stora revor, svenska flaggan hängde i trasor,men fångsten fanns kvar och såldes innan Miriam gick till Öckerö föi sliptagning. I Göteborg reparerade AB Autostart generatorn och laddade upp dess batteri . Som i fallet Clipper hölls aldrig någon sjöförklaring och ingen av dessa beskjutningar finns dokumenterad på KK.Till SKN inkom dock en rapport medan UD hemligstämplade affären liksom Chefen för Marinen.

SKNEIII vol 189

SJÖRAPPORT

GG 139 Miriam av Öckerö befann sig mån 7.10.40 på snurredadsfiske 90′WtN Listers fyr, Norge.Vi kommot till fiskeplatsen lör 5.10.-Kl 15 den 7.10 kom ett bombplan emot oss när vi hade redskapen ute till fångst.Planet hade på sidorna märken i form av runda ringar och därav drogo vi den slutsatsen att det rördes sig om ett engelskt plan. Planet kom västerifrån och styrde rakt

GG 139 Miriam 7.10.40

på oss.Vädret var gott med W vind och klar luft.Omedelbart som planet kom över oss besköt det oss med kulspruta och fortsatte därmed under 4-5 varv. Vi kapade redskapen pch satte full fart österut.Då fällde planet 2 bomber över oss.Den ena föll ett stycke för om båten ochden andra blott ett par meter xxxxxxxxxxx akter om oss. Då den sista bomben exploderade skakade båtenx så fruktansvärt hårt att den sprang läck. Vi måste köra motorn med hösta tryck för att komma till hamn och få båten iland för tätning. Då vi kommo in till Flekkefjord i Norge togs båten på land och drevs i botten. Genom att vi fingo mycket vatten i båten blev generatorn till det elektriska ljuset förstörd, Vidare blev det fullt med vatten i vevhuset och ena övlagretx gick varmt.Genom kulsprutebeskjutningen fick vi ett storskotsblock förstört, ett vant och en talja avskjutna samt en hel del hål i storseglet. Efter det planet slutat anfalla oss satte det kurs åt NO.Det hade inte kunnat undgå att se att det rördes sig om en svensk fiskebåt. Vi hade som nationalitetsmärken 2 svenska flaggor målade på vardera sidan av båten och förde en stor svensk flagga hissad på mesanmasten.På grund av att båten sprungit läck och vi måst kapa redskap och ankarställ ,måste vi, efter attha varit inne i Flekkefjord, avbryta fiskeresan och återvända hem. Härigenom gjorde vi en avsevärd förlust då vi före beskjutningen endast gjort ett tiotal drag och försäljningen av fångsten endastgick till kronor 1852:- mot kr 6350:- under föregående resa. Eftersom skulden till det skedda helt måste läggas på det anfallande flygplanet,anhålla vi om att Svenska Västkustfiskarnas Centralförbund måtte föra det passerade till våra myndigheters kännedom med anhållan om att av Storbritannien utkräva ersättning för förlorad fisketid.Härvid värdera vi förlusten på den avbrutna fiskeresan till kr 4498:- Vidare måste vi räkna med att tvingas ligga hemma under en veckas tid för reparation av båten och få en ny uppsättning redskap iordningställd.För denna förlorade fisketid begära vi kr 2000:- Vår förlust belöper sig sålunda till kr 6498:- Dessutom uppgick värdet av de redskap vi förlorade tillkr 2865:21 och för övriga skador till kr 444:- och komma vi att hos SKN begära ersättning för dessa förluster.

Öckerö 22.10.40
Gösta Jansson
Skeppare på GG 139 Miriam

Övriga ombordvarande:
K.A.Corneliusson
Henry Corneliusson
Rune Karlsson
Åke Karlsson

Ovanstående rapport kom 22.10.40 in till SKN med begäran om 3309:21 för det förlorade och skadade.Brevpappret märkt SVC, Fiskhamnen,Göteborg,ombud, tel Öckerö 28.Kontor Göteborg tel 14 86 15.

GG 139 MIRIAM 7.10.40

Assurans

Se även föregående sdi 2.- SKN svarat 29.10.40 att Nämnden var villig att ersätta skadorna och redskapsförlusten"med lagenligt avdrag av 1/3-del för nytt för gammalt och utgör sålunda ersättningsbeloppet för de i skrivelsen den 22 ds översända handlingarna kr 220x8x14 2206:14"
I brev 24.10 hade Jansson på Miriam jämväl begärt kr 78:75 för en spricka i färskvattentankens plåt som reparerats i Lysekil på första resan efter beskjutningen. "Det är troligt att genom det onormala trycket som uppstod vid bombningen har plåten spruckit." SKN förklarat sig berett 29.10 att ersätta detta med kr 52:50. - Den 4.11.40 utkvitterade Jansson på Öckerö 2258:64 från SKN. Efter påstötning från VCF frångick Nämnden sin princip om 1/3-dels avdrag och utbetalade den 15.1.41 ytterligare 600:- till Miriams skeppare.

Reparation

Drivningen i Flekkefjord utfördes enligt räkning 10.10.40 av Flekkefjords Slip & Maskinfabrikk och gick på 97:25.
Walfrid Johanssons Smidesverkstad på Öckerö svetsat lager och hjärtstock för 30:- Albrechtssons Skeppsfournering levererade för 2548:21 ankarstäl bojtunnor,stållinor etc och Öckerö Vadbinderi levererade för 317:- en ny vadm med 40 kulor.

"Svenska Västkustfiskaren,Nov 1940"

Beskjutningen omnämnd.

"Även fiskebåten Miriam av Öckerö har blivit beskjuten av flygplan på samma sätt som Clipper av Knippla. Miriams både för och akter genomborrad es av en mängd hål efter kulsprutesalvor. Till och med besättningens klä er blev genomborrade av kulor. Anfallet skedde utanför norska kusten. De 5 ombv tog sin tillflykt till maskinrummet under anfallet. Båten blev så svårt skadad att manunder färden mot land måste låta 2 man hålla pump arna igång dag och natt . I Norge fick Miriam dockas och de värsta läcko na tätades."

UDHP 80c 1582:Mineringar etc. HEMLIG

Får ej meddelas pressen

Kapten O.Liljeqvist,Marinstabem,15.10.40 till Byråchef A.Croneborg,UD.

"Vill meddela att jag haft telefonsamtal med ombudsmannen i Svenska Västkustfiskarnas Centralförbund, S.Corneliusson i Göteborg, och därvid meddelat Corneliusson följande:
Med anledning av att det inträffat att svenska fiskebåtar i Östra Nordsj anfallits av Brittiska flygplan, vill jag anmoda herr Corneliusson att påpeka för fiskare som ämna bedriva Nordsjöfiske,att det inte alls är ut

GG 139 MIRIAM 7.10.40

slutet att dylika anfall kunna komma att upprepas. Jag har konfidentiellt fått veta, att de Brittiska myndigheterna anse alla fartyg i Nordsjön såsom misstänkta och att de därför riskerar att anfallas. Detta meddelande är förtroligt och får icke meddelas pressen."

Herr Corneliusson framhöll att det var mycket svårt för honom att utan hjälp av press/radio nå alla fiskare, men att han skulle göra sitt bästa.

Data Eget

Motorfiskebåt på 54 brton byggd 1940 i Skredsvik av ek och Furu. 130 ehkr motor. L 18,9 B. 5,9 Huvudredare skeppare Karl Arne Torwald Karlsson på Öckerö. Levererad i juni 1940. min skadad 4.5.42 - 1946 såld till Erling Aldo Andreasson på Öckerö ochi okt 1948 till skeppare Folke Valdemar Niklasson partrederi på Öckerö som gav henne namnet Runafors. Andreasson fick 1948 en ny Miriam som förliste 4.3.54 med man och allt. - Runafors såldes nov 1954 för 90.000 till Stig Gunnar Abrahamsson och 2 medintressenter på Hönö och fick namnet Milano. På väg ut till flytålfiske i Nordsjön blev Milano kl 09.45 mån 20.2.61 7' NW Skagens fyrskepp i tät tjocka rammad i BB bog av Svenska Lloyds ms Scandinavia, på resa Casablanca-Stockholm. Med 7-8 knop skar Scandinavias stäv in i Milano (Ex Miriam) Skeppare Abrahamsson, 42 år, hans brod Tage, 31 år och de 5 andra ombord gjorde allt de kunde för att hålla sin båt flytande och Scandinavia inledde bogsering sedan gg 910 Skottland av Hönö tagit ombord Milanos besättning, men kl 10.55 låg Milanos fördäck under vatten och hon sjönk kort däpå på 55 famnars vatten med all utrustning och alla redskap. Skottland kom kl 15 i tät tjocka in till Hönö Klova med de räddade. Vid kollisionen hade Milano endast styrfart, vilket är kutym bland fiskeskepparna i tät tjocka. Skulle båten ligga med stoppad motor skulle den börjatdriva med strömmen.

(Se även Clipper 7.10 & Dalarö 11.10 beskjutna)

(Miriam minskadad 4.5.42)

UDHp 22, vol 1141.

Attacken i tysk press 9.10.40

DNB Presseschreibfunk, Stockholm 9.10.40:" Zum zweiten mal im laufe einer Woche haben Britische Fleiger angriff auf Schwedisches Eigentum durchgeführt, nachdem vor 5 Tagen zwei Englische Flieger Nachts Bomben auf Malmö abwarfen, hat Montag nachmittag ein Britischer Flieger ein Schwedisches Fischerboot in der Nordsee zweimal im tiefflug mit MG-feuer belegt und eine halbe Stunde lang eine ganze Kette von Bomben auf das vor Anker liegende Fischerboot abgeworfen, durch die das Boot schwer beschädigt wurde. Der Kutter führte, wie aus Göteborg gemeldet

GÖ 139 MIRIAM 7.10.40

wird, die Schwedische Flagge am Heck. An steuer und backbord waren die Schwedische Nationalfarben deutlich zu sehen, desglechen am Vorderdeck. Zyständige Stellen erkläaren, dass es unmöglich ist, nach den Schilderungen des Kapitäns an ein " versehen" zu glauben, da aus 100 meter höhe jede Flagge erkennbar ist. Ganz allgemein fragt man sich in Stockholm ob sich die Schwedische Behörden deesmal anders verhalten werden als im falle der Britische Bombenangriff auf Malmö, die vom Britischen Luftfahrtsministerium einfach abgestritten wurden. Mit um so grösserer spannung wartet man daher jetzt, wie sich London in diesem neuen Fall "Britischer Fliegerverirrung" verhalten wird."

Henry Corneliusson i Göteborgsposten 12.10.40

Corneliusson inledningsvis berättat att Miriam var levererad från varvet i pingsthelgen. " Vi lämnade Öckerö onsdag förra veckan för att gå till Limbankarna och ta kolja. Vi var säkra på att få för åtminstone 6000 kr. Vädret var idealiskt måndagen den 7 .10 kl 15 då en stor flygmaskin kom rakt västerifrån . Dagen innan hade ett engelskt plan flugit öveross och besättningen vibkat åt oss och ropat något som vi inte kunde uppfatta på grund av motordånet. Vi hade därför ingen tanke på att den hade något ont i kikaren. Maskinen kom på 500-600 meters höjd men sänkte sig dåden kom nära i jämnhöjd med masttopparna och brassade på med en kulsprutesalva rakt över fören på oss. Ni kan själva se hur den ser ut. Ett ögonblick stod vi stela av förvåning.Sedan hoppade vi så fort vi kunde ner under däck i maskinrummet.Planet kom tillbaka och vi tittade på det. Vi var övertygade att skytten begått ett förfärligt misstag. Men istället kom en ny salva, nu akteröver och efter ytterligare tt par lovar kom 2 salvor till. Vi såg inte en själ i flygmaskinen.Nu var det verkligen ingen som vinkade. Planet var engelskt. Det fanns inte spår till tvekan om den saken då vi tydligt såg ringarna på vingarnas udersidor på mindre än 50 meters avstånd.Vi kände ingenting alls. Vi var allfeles stela,det var som om hjärnan var avkopplad.Planet försvann för en stund och vi trodde väl det värsta var över,men efter några minuter kom det tillbaka och det var då det började på allvar. En bomb exploderade i sjön ett tiotal meter från fören.Planet reste sig, gjorde en ny lov och kom tillbaka. En ny bomb. Den föreföll kraftigare än den första och gick i sjön en famn från oss och hela båten skakade som om den gått på grund.Sedan försvann planet åt samma håll han kommit ifrån. Miriam läckte betydligt, mest akter.Durken var genomborrad, seglen likaså och flaggan akter var som en trasa.Nationalitetsmärkena var prickade, ljuset var sönder,radion likaså.Styrhytten har fullt med märken. Se själv! Vi kapade alla linor

GG 139 MIRIAM 7.10.40

Vi var inte särskilt skakis,men det var ontänkbart att arbeta vidare med en läckande båt ute till havs. 2 man stod dag och natt i ett sträck vid pumparna tills vi kom in till Flekkefjord där vi dockades och fick de värsta hålen tätade. Det kostade oss 100 kronor! Sedan fortsatte vi till Göteborg och nu är vi här. Vi förlorade fångsten som säkert hade gett oss minst 6000 kronor,som vi sa. Därtill kommer redskapem, 3000 kr med det får vi tillbaka av assuransen.Men till och med våra oljeställ och kläder är genomskjutna.Hur går det med dom? Nu ska vi hålla oss i Skagerack i fortsättningen.Kan ni säga oss vad en sån här beskjutning egentligen skall tjäna till? Om de trott att vi var fiender skulle de väl ha fullbordat dådet.Nu verkade det som om planet slösade med sin ammunition mest för nöjes skull."

Bomber över Malmö den 3.10.40

Den 3.0.40 kl 02.20- 02.30 flög på stor höjd 2 engelska plan in över Trelleborg och Höllviken och flög ut över Malmö. Kl 02.30 kreverade 3 bomber i Slottsparken i Malmö vars luftvärn trädde i aktion.Bomberna förstörde endast ett växthus men ytterligare bomber fälldes över svenskt vatten utanför hamnen med kraftiga nedslag i vattnet rakt utanför Lomma. 2 brandbpmber föll kl 02.28 väster om fiskehamnen i Limhamn och vid Almlids gård,Vintrie hittades en blindgångare och flygblad med tysk text: " Terror! Ihr habt euch verrechnet! Bomben wider Bomben!Das ist unsere Antwort an Hitler: Bomben und immer mehr Bomben! Wir schlagen zurück!" Andra engelska plan fällt magnetminor i sundet och färjetrafien på Köpenhamn måste inställas i väntan på svepning. Ett plan av typ Handley-Page störtade i vattnet vid Kopparverkshamnen söder om Hälsingborg och från detta plan bärgades ett lik i flygardräkt. Hjälpkanonbåt 44 med kranpråmar och annan utrustning lyfte den 5.10 vraket. Vid draggningar hittades liken av flygarna Sinclair och Williams. Dykare fann fram till den 11.10 42 brandbomber på botten utanför Limhamn. UD protesterade redan den 3.10 i London vars Air Ministry förklarade 7.10 att planen inte varit engelska. Efter förnyad svensk protest framförde London 22.10 sitt djupa beklagande. Flygaktiviteten berodde på bombningar på Danska sidan av Öresund.

GG 390 DALARÖ 11.10.40

ENGELSKT PLAN FÄLLT 8 BOMBER MOT DALARÖ UNDER FISKE 110´WNW LINDESNES.

Sammanfattning.

Efter R.A.F.anfällen mot Clipper och Miriam 7.10.40 kom den 11.10 ett anfall mot GG 390 Dalarö som denna fredag låg på snurrevadsfiske tillsammans med 3 andra Hönöbåtar ute i Nordsjön 110´WNW Lindesnes då kl 16.30 ett lät bombplan med engelska nationalitetbeteckningar närmade sig på stor höjd. Planet girade mot Dalarö och flög på c:a 200 meters höjd över båten varvid det fällde 4 bomber som exploderade c:a 100 meter från den med stora vatte uppkast. Skeppare Arvid Andersson och de 5 fiskarna ombord tog skydd där d kunde .Då planet avlägsnade sig slog Andersson full fart på motorn medan planet gjorde en vid sväng för att sedan återkomma i låganfall. 4 bomber exploderade nu tätt intill Dalarö,den närmaste endast 20 meter från BB-sid varvid båten lyftes,krängde och överspolades,våldsamt skakande ,men motorn fortsatte att dunka vidare,ingen hade skadats och endast inredningen fått smärre skador.Planet lovade bort mot Anna av Hönöröd och fällde 2 bomber mot henne utan att träffa.Därpå avlägsnade det sig i SW riktning. Alla fyr båtarna avbröt genast fisket och satte kurs mot Norska kusten och vidare mot Göteborg. De hade stora svenska flaggor vajande från sina mast toppar och svenska flaggor målade på sidorna varför de inte kunde ha tagit för att vara något annat än svenska fiskebåtar. Som framgår av en UD-rappo på GG 139 Miriam 7.10.40 sid 3 lät UD hemligstämpla dessa beskjutningar och förbjöd Svenska Västkustfiskarnas Centralförbund att meddela press och radio att Brittiska myndigheter varnat UD för att alla fartyg i Nordsjön riskerade beskjutning. På SKN finns inget om Dalarö ,ej heller på KK för ingen sjöförklaring avgavs. I Svenska Västkustfiskarens novembernummer 1940 publicerade dock följande notis:

Fiskebåten Dalarö av Hönö Röd återkom 17.10.40 från en fiskeresa under vilken de angripits av flygplan. Tillsammans med 4 andra båtar hade Dalarö legat på fiske tio mil utanför Lindesnes då den 11.10 ett plan av okänd nationalitet uppenbarade sig och fällde 8 bomber mot den lilla flottiljen, dock utan att träffa någon av båtarna. Planet använde inte sina kulsprutor och gick ej heller ner till sådan höjd att man kunde se nationalitetsbetec ningrana.Förutom dessa 8 bomber fälldes 2 bomber mot fiskebåten Anna,men även nu utan att träffa. Båtarna förde stora svenska flaggor. Efter anfall lättade de ankar och gingo in tillnorsk hamn.

Uppbringad 6.4.41

Sön 6.4.41 uppbringades Dalarö tillsammans med 6 andra svenska fiskebåtar med 40 mans besättning som låg väster om Skagerackspärren,av tyska krigsfartyg och infördes till Hirtshals där de fick ligga i 10 veckor under sträng bevakning.Den 7.5 fördes båtarna till Kiel och dit kom även tre båtar som uppbringats 150´W Lindesnes. Först den 10.6,liggande i Lübeck

GG 390 **DALARÖ** 11.10.40

Frivags samtliga fiskebåtar och de första av dem kom till Hönö kl 03 den 6 juni 41, hälsade av hissade flaggor och en lycklig öbefolkning. I en skriftlig order från UD förpliktades samtliga fiskare att inte berätta för någon utanför familjen vad de varit med om. Mer om detta på Dalarö 6.4.41.

Historik

Motorfiskebåt på 55 brton byggd 1938 av ek/fur. Oregistrerad. 130 hkr motor L.16,8 B 6 Skeppare och huvudredare Arvid Andersson i Hönö Röd.

Se vidare Dalarö 6.4.41 och 5.8.47 & 9.3.45

HOLLANDIA 13.10.40

HASTIG UNDERGÅNG EFTER LÄTT KOLLISION I TJOCKA - 13 GICK MED I DJUPET.

Rapport

Avgick lör 12.10.40 kl 06 från Gävle destinerad till Rotterdam med last av 2843 ton järnmalm.Djupg F. 17′7′′ - A. 18′5′′ 22 ombv, varav 2 kvinnor. Kolliderade kl 21.20 sön 13.10 c:a 20′W Högby Fyr på Ölands ostkust med ss Posidon av Helsingfors i laber vind, tät tjocka, smult vatten.Befh vakt, utkik på backen. Poseidon iakttogs först c:a 1 streck om STB c:a 10 sekunde före kollisionen. Hollandia låg med stoppad maskin med obetydlig fart genom vattnet och avgav reglementsenliga ljudsignaler. Det andra fartyget avgav förmodligen likaså reglementsenliga ljudsignaler. Hollandia stävade i kollisionsögonblicket magn.SWtW.Båda fartygens lanternor brunno klart.Hollandias magn. kurs före kollisionen SSW ¼ W. Hollandia fick ett stort hål om BB mellan backens akterkant och förkant på lucka I och sjönk plötsligt 1½ minut efter kollisionen med stäven före. 11 män, 2 kvinnor omkommit. Två av de 9 överlevande skadade. Ingen insjuknat. Ev kommer sjukdomar senare at upptäckas.

Göteborg 19.10.40
Torbjörn Cassel
Ie styrman

Journalutdrag

samt uppgifter lämnade av den överlevande besättningen.

Lördag 12.10 kl 06.00 avgått från Gävle med full last av järnmalm, 2843 ton under lots ledning. Lämnat lotsen kl 12.55 vid Svartklubbens fyr. Under dagen laber bris med god sikt och smult vatten. Från kl 17.20 tjocka, stundtals med uppklarnande.Gått med varierande fart. Avgivit reglementsenliga ljudsignaler i ångvisslan. Från kl 16 tillsatt utkik på backen.

Sön.13.10 kl 20 halv fart på grund av tjocka. Kl 21 tät tjocka.Kurs SSW¼W. Beräknad position : Högby fyr i väst c:a 20′. Halv fart.

Kl 21.05 erhöll undertecknad vakth. 2e styrman order av befh att radiopejla Ölands Revs fyrskepp.Pejlingen utvisade att vi hade fyrskeppet 5° om STB eller i Syd 30°W. När jag återvände till bryggan hördes ett fartygs mistsignal c:a ett streck om STB. Täta mistsignaler blåstes. Maskinen var då stoppad och fartyget hade obetydlig fart genom vattnet. Bäringen till det hörda fartyget förändrades inte. Befh beordrade då STB roder och ~~xxx~~ framåt i maskin för att erhålla styrfart, så att det andra fartygets mistsignaler hördes 2 streck om BB, varefter fartyget stöttades. Efter någon minut varskodde utkiken på backen genom 2 slag i skeppsklockan " lanterna om BB" . Samtidigt upptäcktes från bryggan det hörda fartygets topplanterna och ögonblicket efteråt ytterligare en topplanterna i linje med den först nämnda. Full back slogs då ögonblickligen i maskin. Det andra far-

HOLLANDIA 13.10.40

tyget var då 3 streck på BB bog, men låg tydligen under hård BB-gir,så att fartygen i kollisionsögomblicket låg nästan vinkelrätt mot varandra. Kl 21.20 träffade Poseidon Hollandia om BB och trängde med stark fart c:a 3½ meter in i Hollandia mellan backens akterkant och förkant av lucka I , så kraftigt att utkiken på backen kastades omkull mycket häftigt. Då han kommit upp igen rusade han akteröver till sin livbåt. Efter kollisionen formligen studsade Poseidon tillbaka.Tidslängden från det Posidon upptäcktes och till kollisionsögonblicket uppskattas till 10 sekunde. Då jag efter kollisionen i c:a 40 sekunder avgivit kallelsesigaal i ångvisslan till besättningen att infinna sig vid livbåtarna och densamma avslutats,hördes maskintelegrafen ringa, varför jag sprang in i karthytten och hämtade en ficklampa för att lysa på telegrafen.Då jag återkommit och belyste denna sågs den stå på full back. På maskintelegrafen slogs då upprepade oppsignaler samt slutställdes den på stopp. Jag sprang sedan från bryggan ner till STB livbåt där en del av besättningen samlats för sjösättning av båten. Jag konstaterade då att propellervattnet syntes midskepps. Båten firades till i nivå med båtdäck. Samtidigt med här ovan relaterade händelser hade order givits om pejling av förrummet. Enligt uppgift av Ie styrman infann sig ingen vid BB båt. Detta kan bero på att , enligt uppgift från lättmatros Olsson, frivakten i skansarna vid kallelsesignalen till livbåtarna först skyndat upp på poopen och sedan återvänt ner igen. Männen förstod för sent faran och att fartyget var i sjunkande tillstånd.Olsson var den nede som för andra gången hann upp på poopdäck.Han klängde sig där fast vid akterflotten. Kokerskan sågs även på däck, stående midskepps om STB. de vakthavande i maskin syntes ingen. Befh sågs också stå midskepps om STB. Enligt samstämmiga uppgifter från de 9 överlevande erhöll fartyget efter kollisionen inte någon slagsida och detta kan förklara varför kallelsesignalen till livbåtarna inte åtlyddes, då de ,enligt lättmatros Olssons relation, trodde att fartyget grundstött,samt troligen därför återvänt till hytterna för att hämta och ta på sig mera kläder. Fartyget sjönk plötsligt och mycket hastigt med förskeppet först och syntes då det försvann stå lodrätt under ett åskliknande muller från den fallande malmen i lastrummen. STB livbåt fastnade under däverten och kantrade då vattnet lyfte upp den. Olsson slungades då också bort från sin flotte. De överlevande har därefter inget minne av detaljerna utan simmade omkring eller höll sig uppe på omkringflytande vrakgods tills de efter någon halvtimma upptogs av en livbåt från Poseidon. Vi blev ombord på Poseidon behandlade på det bästa möjliga sätt av samtliga ombordvarande. Poseidon anlände kl 19 påföljande dag till Stadsgårdeni Stockholm. - Tiden från kallelsen till det Hollandia sjönk kan med säkerhet fastställas till högst 1½ minut. De över-

HOLLANDIA 13.10.40

levande bekräfta att vid katastrofen följande personer omkommo........
Stockholm 17.10.40

Undertecknat av : Ie och 2e styrman, 2e maskinisten, jungmännen Hallberg och Mattson, lättmatros Knut Olsson, eldare Edberg, lämpare Johan Johansson och maskineleven Per Karlsson.

Sjöförklaring i Göteborg 24.10.40 kl 14

Sakkunniga, Hamnkapten Sven Lundmark & sjökapten Magnus Lundberg.
Ie styrman Cassel biträdd av advokat Johan Ramberg.
Advokat G.L.Schönmeyr ombud för FÅAB i Helsingfors (Poseidons rederi)
Sjökapten Ivar Roksberg ombud för Finska Sjöförsäkrings AB.
Hollandia assurerad i SÅAF.
Sakkunnigas frågor:
1) Varför gjordes STB manöver innan det andra fartyget blev synligt?
2) Vilken fart sattes på maskintelegrafen då STB-giren gavs?
3) Var livbåtarna utsvängda och flottarna klara?

Ie styrman Cassel: Alla skeppspapper gått förlorade. Den skriftliga berättelsen allenast en sammanfattning av minnesuppgifter. Haft frivakt och sedan c:a kl 20 legat till kojs i sin hytt,halvt avklädd men vaken. Hollandia avgivit mistsignaler med c:a 1½ minuts mellanrum. Vid kollisionsstöten skyndat ut på däck utan att ta på sig ytterligare kläder.På grund av mörkret hade han inte kunnat se något men hade hört varningssignaler avges med Hollandias ångvissla.Då fartyget inte haft någon slagsida återvände han till hytten, som låg midskepps c:a 7 meter från vardera av de 2 livbåtarna. Hämtat en rock i hytten och sin slidkniv,sedan skyndat till BB båt och lossat endel av dess surrningar. Då ingen annan kommit dit lämnat sin plats för att gå över till STB båt. På vägen skyndat in i sin hytt och tagit sitt livbälte på armen. Då han kom ut från hytten hade fartyget hastigt sjunkit och han hade kommit i vattnet,- Livbåtarna hängt utsvängda i dävertarna och var väl utrustade och i gott skick.Plats för 24 i den ena , för 35 i den andra. Flottarna legat lösa, en på fördäck och en på akterdäck. Båda fullt utrustade. Alla ombord hade varsin Mörner dräkt, ett livbälet och en flytväst. Dessutom fanns på fördäck en fylld livbältslår och längs relingarna hade hängt sammanlagt 8 livbojar.Kunde ej ange Hollandias fart i kollisionsögonblicket. Hollandia gjorde ca 7½ knop på full last och c:a 4 knop vid ½ fart framåt. Då han kommit ut från sin upplysta hytt hade han haft svårt att se, men kunde iaktta att det rådde tät tjocka. Gått högst 1½ minut från kollisionen till dess fartyget

HOLLANDIA 13.10.40

sjunkit. Då han kommit ut på däck hadehan inte ägnat någon uppmärksamhet åt fartygets lanternor.

2e styrman Larsson: Vakt på bryggan sedan 19.30. Förutom rorsman uppehöll sig befh på brygganmed undantag för ett kortare avbrott före kl 20. Eftersom han varit på Hollandai endast kort tid - sedan den 10.10 - kände han inte till rorsmannens namn men trodde det varit lättmatros F.O Mattsson som hör till de omkomna. Utkik på backen var jungman Erik Ivar Mattson. Då styrman Larsson kl 21.05 lämnat bryggan för att radiopejla Ölands Revs fyrskepp hade fartyget gått med halv fart i maskinen. Då han7-8 minuter senare åter kommit upp på bryggan hade maskin varit stoppad. Medan han verkställt radiopejlingen hade han hört upprepade mistsignaler avges från Hollandia och efter återkomsten till nryggan hade han även uppfatta mistsignaler från ett annat fartyg ungefär ett streck om STB. Då han gått för att pejla hade Hollandias kurs varit SSW¼ W , och han trodde inte att kursen därefter ändrats innan han kom tillbaka. Vid Larssons återkomst hade befh givit rorsman order att, som Larsson uppfattat det, gira 3 streck STB hän. Samtidigt hade befh, i det han yttrade:" Vi ska åtminstone ta honom på rätt sida", med maskintelegrafen slagit order om manöver framåt för att fartyget skulle få styrfart. Larsson visste inet om befh därvid beordrat hel, halv eller sakta fart framåt. Innan befh givit rorsman ordern om kursförändrigen hade varken Larsson eller, enligt vad Larsson förvissat sig om, utkiken på backen iakttagit Poseidon. Larsson trodde inte heller att befh då han gav ordern hunnit upptäcka Poseidon eftersom han inte nämnt något om det. Då Larsson gick på vakten hade lanternorna brunnit klart. Efter kollisionen hade Larsson sett atttopplanternorna fortfarande brunnit men hade inte gjort ngn särskild iakttagelse av sidolanternorna. Först då Poseidon kommit 50-100 meter från Hollandia hade ur den täta tjockan framträtt först den ena och sedan den andra av Poseidons topplanternor nästan i rät linje med varandra.Då Larsson förstod att kollisionsfaran var överhängande hade han skyndat till ångvisslan och i ungefär 10 sekunder avgivit ihållande varningssignaler till det andra fartyget. Omedelbart efter kollisionen givit upprepade kort ljudstötar i ångvisslan för att kalla besättningen till livbåtarna. Han hade inte sett attbefh slagit full fart back i maskinen men då han belyste maskintelegrafen med ficklampan han hämtat i karthytten, så g han att telegrafen stod på FFback. Larsson då slagit stopp och sedan livbåtskallelse till vakthavande Ie maskinisten genom att föra telegrafhandtaget fram och tillbaka och slutligen ställa telegrafen på stopp. Larssom sedan skyndat till STB livbåt.

HOLLANDIA 13.10.40

Larsson kunde inte yttra sig om varför befh givit rorsman order om STB roderinnan Poseidon kommit inom synhåll men trodde att det berott på att bäringen av ljudet att döma inte förändrats. Då Larsson iakttagitPøseidon hade linjen mellan Poseidons topplanternor efter hand öppnat sig på sådant sätt attLarsson fått den uppfattningen att Poseidon legat under hård BB-gir Hollandias fart genom vattnet hade i kollisionsögonblicketvarit upphävd eller i det närmaste uppgävd, vilket framgått därav, att Larsson ,så han skyndade ner till båtdäck, sett Hollandias propellervatten ungefär midskepp fartyget.

2e maskinist Martinsson: Låg avklädd i sin koj, men hade inte hunnit somna då han kände kollisionsstöten. Tagit på sig skjorta, byxor och tofflor och skyndat ut pådäck. Ingen slagsida förmärkts men upprepade korta ljudstötar i ångvisslan kallade tilllivbåtarna. Inte sett några fartygslanternor i mörkret och tjockan men på Hollandias BB-sida,något akter om midskepps, upptäckt Poseidons skrov i tjockan. Då han inte trodde att faran för förlisning var överhängande gått tillbaka till hytten för att hämta en rock. Då han stod i hytten kom matros Hermansson dit för att hämta en pejlsticka som förvarades där.Hermansson på fråga svarat att han skulle gå och pejla. Då Martinsson därpå kom ut på däck såg han befh stå vid relingen på förkant av STB livbåt som var nerfirad. I samma ögonblick strömmade vattent in över fördäck och Hollandia gick ner med stäven före. Martinsson hoppat överbord om STB, sedan simmat till ochtagit sig upp på en av flottarna som flutit upp.- Martinsson haft vaken i maskin kl xxxxx 16- 19.30 samma dag och under hela den vakten hade Hollandia gått med halv fart i maskin. Med hänsyn till tjockan hade trycket i pannorna hållits c:a 1 kilo under det normala som varit c:a 12 kilogram. Maskinens varvtal vid halv fart brukat uppgå till 49-52 varv/minut, vid full fart 73 varv /minut.

Lättmatros Knut Olsson: Frivakt. Låg till kojs i sin hyttsom han delade med matros Karl Einar Jansson, som också legat till kojs. Purrats av Jansson efter kollisionen. Jansson sagt att " vi antagligen stött på grund." - Olsson dragit på sig ett par blåbyxor och skyndat upp på däck. Om BB upptäckt Poseidons topplanternor i tjockan. Han hade då inte hört några signaler avges från Hollandia och fartygethade ingen slagsida. Jämte ett par kamrater i frivakten skyndat ner för att ta på sig mera kläder.Han märket i hytten att durken lutade föröver. "Nu sjunker båten",ropade han till de övriga och störtade upp på däck. De övriga inte hunnit rädda sig

Olsson kastat sig upp på akterflotten som störtade föröver då akterskeppet reste sig varpå han spolades överbord när fartyget gick ner.

HOLLANDIA 13.10.40

Jungman Mattson: Utkik på backen sedan kl 21. Mycket tät tjocka. fartyget gått med sakta farti maskin. Sikten högst 100 meter. Mistsignaler avgivits. Omkring 21.15 hade han c:a ett streck om STB uppfattat Poseidons mistsignaler. Genom ett slag på skeppsklockan varskott bryggan. Därefter en stund hört mistsignaler från båda fartygen. Bäringen till Poseidon efterhand ändrats så att Poseidons signaler hörts något för om BB. Efter ytterligare en stund sett Poseidons topplanternor framträda i tjockan, nästan i linje med varandra. Slagit 2 slag på skeppsklockan som signal till bryggan. Inte särskilt observerat Poseidons sidolanternor. Inbördes läget mellan Poseidons topplanternor hade därefter förändrats på sådant sätt att aktre topplanternan synts till vänster om den förliga och han hade därav förstått att Poseidon legat under BB-gir. Poseidon fortsatt gira BB hän till dess hennes stäv i icke fullt rät vinkel från Hollandias för räknat trängde in 3½ meter i Hollandias BB-sida akter om backen. Kastats omkull av stöten. Poseidon synts närma sig Hollandia med mycket stor hastighet och Mattson hade förstått att Poseidon framfördes med god fart. Från det ögonblick då han först upptäckte Poseidons topplanternor och fram till kollisionen förflöt ungefär 10 sekunder. Kollisionen varit mycket kraftig. Efter kollisionen gick Poseidon back i ungefär samma vinkel i förhållande till Hollandia som i själva kollisions ögonblicket.

Crew List (Kompl. eget)

Befh Paul Martin Norberg, Godhemsgatan 14,Göteborg, 11.1.92 (3.1.40)
Ie styrman Torbjörn Cassel, Göteborg, 11.5.94 (1.9.39)
2e styrman Carl Richard Larsson, Stockholm, 6.5.96 (10.10.40)
+ Chief Patrick Berndtsson, Risåsgatan 13 :Gtbg, 15.1.81
2e maskinist Evert Josef Martinsson, Torp, 14.10.96 (1 år ombord)
+ Föreståndarska Hulda Maria Thorin, Göteborg, 14.4.94 } Systrar
+ Kokerska Amanda Emilia Thorin, Göteborg, 20.4.91 }
Gtbg sjömanshus nr 105 & 106.
+ Mässuppassare Åke Herman Julius Landin, Bron,Halla, Gotland, 30.1.18
+ Matros Östen Karlsson, Hökegatan 19,Gtbg, 14.5.07
+ Matros Josef Karl Hermansson, Hjälmedal, Riksjö, 26.1,04
+ Matros Karl Einar Jansson, Rådmansö, 20.7.10
+ Lättmatros Fritz Olle Mattson, Ronneby, 22.10.11
Lättmatros Knut Hilding Olsson, Gärdhamn, 4.2.18 (18.8.40) 2 åt t.sjöss
Skadad på halsen och höger arm av en wire.
Jungman Karl Wilhelm Georg Hallberg, Stockholm, 6. 4 22 (9.10.40)
Jungman Erik Ivar Mattson, Bräkne-Hoby, 13.11.18 (9.10.40) 3 år t sjöss
Skadat höger arm.

Forts

HOLLANDIA 14.10.40

Crew list Forts

+ Donkeyman S.H.Liljebäck, Nedre Torneå, 4.1.05
+ Smörjare Hilmer Emanuel Åsman, Härnösand, 3.5.90
+ Eldare Erik Karlsson, Pite-Långnäs, Piteå, 16.5.07
+ Eldare Gunnar Nilsson, Raus församling,Hälsingborg, 6.2.00
Eldare Karl Erik Edberg, Sundsvall, 1.3.18
Lämpare Johan Emil Johansson, Västra Frölunda, 14.11.93
Maskinelev Per Ossian Karlsson, Fleminggatan 54,Stockholm, 2.6.20

KK memorial 16.11.40

Orsaken till olyckan kan icke med ledning av enbart det ena fartygets Sjö-förklaring med absolut visshet bestämmas, men det vill synas som om båda fartygens befh varit vållande till ombordläggningen. Detta dock givetvis under förutsättning att även Poseidons kapten tiden omedelbart före samma stötningen uppehållit sig på kommandobryggan. Annars överflyttas det direl ansvaret för verkställda manövrer delvis till vakthavande styrmannen. Av sjöförklaringen ochinförskaffade upplysningar framgår att bägge fartygen befunno sigett 20-tal nautiska mil utanför Högby fyr på en av allt att dö parallell kontrakurs och skulle, så framt ingen av deras SSW-NNO-liga kurser blivit ändrad, ha gått klara av varandra med "grönt mot grönt." Vad nu Hollandias befh beträffar,har han genom sin omotiverade STB-gir – från SSW ¼W till SWt W – otvivelaktigt medverkat till kollisionen. Genom att gira dessa 3 streck ur kursen innan fartygen kommit i sikte av varandra , begick befh under rådande omständigheter ett allvarligt fel. Denna manöver förbjudes visserligen inte av de Int. Sjövägsreglerna ,men medför enligt Engelsk-Amerikanska sjörättsdomstolars praxis, alltid ansva om en kollision mellan fartygen inträffar. Här om någonsin borde man ha kommit ihåg den gyllene regeln:" Alteration of course for an unseen ship in fog is only justified by success." – Spörsmålet om huruvida det är för enligt med försiktig navigering att ändra sin kurs i tjocka i ett försök att hålla klart av ett mötande,fickegsiktat fartyg har mer än en gång diskuterats efterinträffade kollisioner. Då det inte finns några bestämme ser som direkt förbjuder en sådan kursändring, är det i själva verket endast en fråga om vanligt sjömansbruk eller om manövern varit betingad a för handen varande omständigheter.(Artikel 29) I det här fallet har befh genom sitt yttrande: " Vi ska åtminstone ta honom på rätt sida", låtit sin underlydande förstå, att mötande fartyg mellan Öland och Gotland som regel håller en NNO-lig eller SSW-ligskurs , varför det egna fartyget genom sin girmanöver stävade mot Ölandskusten och under en sådan vinkel,

HOLLANDIA 13.10.40

att ett större riskmoment uppstod för en ombordläggning än tillförne. Det torde dock ligga i öppen dag att en betänklig invändning mot en betydande kursändring i tjocka är den, att de Internationella sjövägsreglerna ej föreskriver någon utväg vid kommunikation fartygen emellan, då en sådan gir börjar eller slutar. Ljudsignalerna i Artikel 28 är nämligen endast användbara när fartygen är i sikte av varandra. I den utsträckning "Rapport om Sjöolycka" och sjöförklaringen tillåter ett överskådande av de omständigheter som föregick kollisionen, vill det synas som om 2 mycket viktiga manskinmanövrer är - och kommer väl antägligen att så förbli - höljda i dunkel. Den första är: efterlevde befh sjövägsreglernas artikel 16 och stoppade maskinen omedelbart efter det han uppfattat det mötande fartygets mistsignal för om tvärs? Och den andra: när befh beordrat sin ödesdigra STB-gir och själv slog framåt i maskinen, gav han då helt sakta fart framåt (Dead slow), vilket benämnes styrfart och är tillåtet enligt avkunnat domslut, eller signalerades högre fart till maskinrummet? Dessa 2 sakförhållanden kommer att i hög grad vara bestämmande för Hollandias delaktighet i sammanstötningen. Vad slutligen den Finska ångaren beträffar har denna av allt att döma framförts med för hög fart och borde dessutom efter siktandet av Hollandia på STB bog ha girat STB och gått akter om Hollandia.

Ex officio
Bo Bergström

⊗ s.10 ;...låtit sin underlydande förstå att att han ansåg artikel 19 Sjövägsreglerna bort komma till användning. Denna hans åsikt var inte verklighetstrogen och borde han dessutom ha förstått att mötande fartyg mellan Öland och Gotland som regel håller ....

Rådhusrätten /Stadsarkivet

Sjöförklaring för Poseidon å Finlands Beskickning i Stockholm den 16.10.40 kl 16.

Attaché Soini Pålasto.
Poseidons befh sedan 1923: Gustaf Axel Gustafsson,Helsinki,f-76 i Västanfjärd
2e styrman Ragnar Alcenius, Åbo, f -14 i Esbo (13.9.40)
Ie maskinmästare Johan Edvard Henriksson,Helsinki, f- 80 i Lovisa (25.5.40)
Lättmatros Arne Viking Säfstrand, Helsinki, f- 21 i Pernå (18.9.40)
Jungman Vidar Löfberg, Kyrkslätt, f- 23 i Bromarf (19.9.40)

Journalutdrag

Efter att i Stettin ha intagit ett lastparti av 175 ton styckegodsavgick Poseidon kl 19.10 lör 12.10.40 under lots ledning från Stettin , lämnade kl 23.25 lotsen i Swinemünde och passerade 23.35 Swinemünde boj. Fortsatt resan under disig väderlek som senare övergick till dimma. Den 13.10 kl 15.28 pass-

HOLLANDIA 13.10.40

erades Ölands Revs fyrskepp. Resan fortgick med något reducerad fart under ständigt avgivande av föreskrivna mistsignaler. Farten kan uppskattas till något mindre än 9 knop. På bryggan tjänstgjorde såsom vakthavande 2e styrman Ragnar Alcenius. Själv uppehöll jag mig i navigationshytten men hade tillsagt styrman att varsko mig om någon signal skulle höras.På backen var såsom utkik lättmatros Arne Säfstrand och till rors stod jungmanVVidar Löf gren. Kl 22.20 slog 2e styrman stopp i maskin samt varskodde befh att en ångares mistsignaler hördes ganska nära förut. Befh sprang genast ut på däck och hörde signalerna ett par streck om STB, varför hna satte ½ maskin framåt. Den mötande ångaren gav täta mistsignaler,vilka alla besvarades från Poseidon och ångarna syntes avancera förbi varandra. Plötsligt blev en vit eld synlig från den mötande ångaren c:a 3 streck om STB och genast därpå dess BB lanterna. Rodret på Poseidon lades genast hårt STB och full back slogs i maskinen men kollisionen kunde inte undvikas utan Poseidon rände med förstäven nästan vinkelrätt in vid storluckan på den mötande ångaren, vilken befanns vara Hollandia av Göteborg.Kollisionen inträffade kl 22.23 och Hollanida sjönk. Från Poseidon utsattes en livbåt och inalles bärgades 9 man vilka togs ombord på Poseidon då intet mera nödrop hördes. I mörkret och den täta tjockan var det svårt att urskilja föremål trots strålkastarljus. Under 2 timmars tid manövrerade Poseidon mellan vrakspill rorna utan att obeservera några människor eller höra något ljud. Poseidon hade fått ovanbordsskador i förskeppet men befanns efter upprepade pejling vara tätt. Kl 00.20 fortsattes resan och ankom till Stockholm kl 8.30 den 14.10 utan att något yttreligare passerat.

Stockholm 15.10.40

Axel Gustafsson
Befh

Utdrag ur Poseidons maskinjournal

13.10.40	HF 19.45	FB 23.13	FB 23.40
	SF 19.52	HF 23.13	FF 23.40
	Stopp 22.20	FB 23.14	Stopp 23.41
	HF 22.21	HF 23.14	SF 23.47
	FB 22.23	SF 23.14	FB 23.49
	Stopp 22.24	Stopp 23.16	Stopp 23.50
	SF 22.30	FB 23.30	SF 23.51
	Stopp 22.20	HF 23.32	
	FB 22.37	FB 23.34	
	Stopp 22.38	FF 23.35	
	SF 22.38	FB 23.36	
	FB 22.38	HF 23.36	
	Stopp 22.39	FB 23.37	
	SF 23.10	SF 23.39	

HOLLANDIA 13.10.40

Intyg

Poseidons 2e styrman Alcenius och rorsman Löfberg i varsitt likalydande intyg försäkrat att Poseidon icke vidtog någon rodermanöver när fartygen nalkades varandra, förrän befh vid Hollandias uppdykande i tjockan beordrade hårt STB roder, en manöver som även omedelbart utfördes.

Stockholm 31.10.40

Poseidons sjöförklaring

Befh Gustafsson: Mistsignaler gavs med ångvisslan var 30de sekund. Hollandia var det andra fartyget som Poseidon mött under hela färden. Såg Hollandia först i 30° vinkel. Kollisionen inträffade i 80° vinkel. Poseidons fart var omedelbart före kollisionen c:a 5 knop. Gustafsson anser att Hollandia bär skulden därför att hon girade åt STB trots att hon inte kände till Poseidons läge. Poseidons högsta fart är 11 knop.

Ie maskinmästaren Henriksson: Vakt i maskin kl 20.24 den 13.10. Maskinens högsta varvtal är 106 varv/min och under färden var detta högst 86 varv/min. Stöten kom några sekunder efter det full back slagits i maskinen.

2e styrman Alcenius: Vakt på bryggan kl 20.24 den 13.10. Tät tjocka. Farten reducerad till c:a 5 knop vid kollisionen. Lanternorna brunno klart och mistsignaler avgavs. Hollandias lanternor observerats först på c:a 180 meters avstånd i 30° vinkel om STB, först ett vitt sken, genast därefter ett annat, så ett rött sken men inte något grönt. Kollisionen kom mindre än 60 sekunder därefter. Hollandia agvivit långsignaler fr.o.m kl 22.20 tills hon blev synlig, inga korta signaler hördes. Poseidon gav ingen signal i ångvisslan då Hollandia siktades. Då rött ljus blev synligt slog Poseidon full back i maskin och rodret lades genast hårt STB. Hollandia höll på att vända till höger. Svårt att uppskatta Hollandias fart men iallafall gick hon framåt. Poseidon rammade Hollandia om BB i 60°-70° vinkel. En livbåt utsattes snabbt bemannad med 2e styrman och 3 män. Svårt att bedöma avstånd i dimma och månsken. Anser att orsak till kollisionen var Poseidons för höga fart och Hollandias felaktiga manövrering, men att kollisionen hade kunnat undvikas om Hollandia bibehållit sin ursprungliga kurs.

Lättmatros Säfstrand: Utkik på backen. Siktade Hollandia på c:a2 båtlängders avstånd. Svårt att uppskatta Hollandias fart men i allafall hade hon fart framåt. Såg först vita sken, sedan ett rött, inget grönt. Hörde långa ljudsignaler från Hollandia. Efter full backen inträffade kollisionen inom mindre än en minute förlopp. 2 livbåtar hängde färdigt utsvängda så att nedfirandet av dem kunde ske snabbt.

Jungman Löfberg: Stod till rors. Hörde 5 a 6 långa signaler från Hollandia.

HOLLANDIA 13.10.40

Då rött ljus observerades slogs omedelbart full back i maskin och rodret lades hårt STB. Poseidons fart då kollisionen inträffade var 4-5 knop.

SKADESTÅNDSMÅL VID STOCKHOLMS RÅDHUSRÄTT
18.11.40 - 6.10.41

Mål nr 128 - 1940 (Målet överfört till akt nr 81-1941)

Hollandias rederi, Ångf.AB Götha i Göteborg, 19.10.40 instämt Poseidons befh, Gustaf Axel Gustafsson,Helsingfors, med krav på skadestånd för att Poseidon framförts med alltför hög fart vilket orsakat kollisionen,varför Gustafsson måtte förpliktas att utge skadestånd för rederiets förluster med belopp som senare komme att angivas. - Kapten Gustafsson 6.11.40 utverkat sig genstämning mot Hollandia med yrkande på 19520 kronor i ersättning för Poseidons reparation samt 550:- kr per dag för 14 dagar vid varv. Gustafsson hävdat att kollisionen vållats uteslutande genom felaktig manöver från Hollandias sida.

Advokat C.L.Schönmeyr ombud för Poseidon (FÅAB)

Advokat Emil Henriques ombud för Hollandia (Göthabolaget)

Rådhusrätten 18.11.40: Nytt förhör på begäran av Schönmeyr med Poseidons 2e styrman,rorsman & utkik.

2e styrman Alcenius: Inget annat fartygs signaler hördes i närheten. Grundat sitt bedömande att Hollandias lanternor först observerats på c:a 180 meters avstånd på attdet egna fartygets längd var c:a 60 meter och att han bedömt att Hollandias lanternor först siktats på c:a 3 skeppslängders avstånd.När Hollandia uppgivits ha blivit synlig i 30° vinkel om STB hade avsetts en vinkel vars ena ben utgjordes av Poseidons kurslinje ochdet andra av bäringen till Hollandia. Då Hollandias röda sken blivit synligt hade Hollandia försökt gira STB. I kollisionsögonblicket hade maskinens backning inte hunnit reducera Poseidons fart.Då kollisionen inträffade torde farten ha varit c:a 5 knop.Alcenius efter olyckan kommit till den uppfattningen att Poseidon under gången i tjockan hållit för hög fart. Alcenius vid samtal med besättningsmän från Hollandia hört uppges att Hollandia före mötet styrt kurs SSW¼ W ,vilken kurs Alcenius vid sjöförklaringen benämnt Hollandias ursprungliga kurs. Alldenstund Poseidon stävat i riktning NNO hade fartygen sålunda hållit kontrakurser utan risk för kollision. Om Hollandia bibehållit sin nyssnämnda kurs hade kollision ha undvikits.

Lättmatros Säfstrand: Tillträtt sin vakt som utkik kl 22. Först siktat Hollandias förliga topplanterna, därefter BB-lanternans röda ljus.

Forts

HOLLANDIA 13.10.40

Jungman Löfberg: Rorsman från kl 22. Hållit kurs NNO. Så snart det röda ljuset blivit synligt hade befh kommenderat dikt STB roder och slagit full back i maskin. Löfberg omedelbart lagt rodret hårt STB.Några sekunder därefter inträffade kollisionen. Maskinens kraftiga backning tycktes inte ha hunnit reducera farten. Poseidon hade vid tillfället gått med c:a halv fart. (Full fart = 10-11 knop)

Uppskov i målet 4 veckor

De fortsatta förhandlingarna i målet

6.12.40 Skadeståndskraven specificerats. 6 veckors uppskov beviljats. Poseidons reparation vid Finnboda varv kostat 19520:- plus 1595:-

27.1.41 Diskussion om skadeståndbeloppen.

0.3.41 -"- -"-

7.4.41 Uppskov för slutlig bevisnings förebringande.

19.5.41 Göthabolaget villigt erbjuda godvillig uppgörelse i saken på sådan grund att Hollandia skulle anses vållande med 60% och Poseidon med 40%.

16.6.41 Poseidons rederi villigt till uppgörelse på sådan grund att Hollandia skulle anses vållande med 75% och Poseidon med 25%.

28.7.41 Fortsatta diskussioner. Nytt uppskov.

8.9.41 Förlikningsförhandlingar på gång,

6.10.41 Lät icke någon av parterna sig avhöra.

Hollandia till 3/4-delar ansvarig

Hollandias STB-gir var den huvudsakliga orsaken till kollisionen. Bidragande orsak att båda fartygens fart var för hög för att undvika densamma. Med hänsyn till de begångna felens beskaffenhet anser jag Hollandia till 3/4-delar och Poseidon till 1/4-del vara ansvarig för skulden till kollisionen.

Ebbetorp 2.4.41

Magnus Frankman

Tidigare Sjöteknisk konsulent hos KK.

Riksförsäkringsanstalten stämt SÅAF 10.1.41

Sjömål 1941, Vol 1, Akt 1-38.

Riksförsäkringsanstalten i Stockholm den 10.1.41 stämt Poseidons rederi i Helsingfors, Finska Ångf, AB, med yrkande på ersättning för vad anstalten utgivit till anhöriga till de 13 omkomna på Hollandia och till skadade Ie styrman Torbjörn Cassel, lättmatros Knut Hilding Olsson och jungman Erik Mattson. Skuldfrågan i detta mål kom att följa samma förlopp som för målet

Stadsarkivet

HOLLANDIA 13.10.40

Götha-SÅAF och avskrevs den 6.10.41.
Riksförsäkringsanstalten till den dödas anhöriga utbetalat 300 kr i begravningshjälp (150:- för mässuppassare Åke Landin) samt livränta till befh Norbergs änka och 2 barn, till chiefen Berndtssons änka och son, till matros Josef Karl Hermanssons föräldrar, till matros Östen Carlssons änka och till Matros Carl Einar Jansson son.
För skadade Ie styrman Cassel sjukpenning till den 12.12.40 kr 333:78
För skadade lättmatros knut Olsson sjukvård & sjukpenning t.7.11.40=179:75
För skadade jungman Mattson sjukhusvård 14-16.10,sjukpenning till den 2.11 kr 94:75

Summa utgifter totalt: 4358:28

Den 4.4.41 inskränkte Anstalten sitt skadeståndskrav till att "avse utbekomma så stor del av vad Anstalten utgivit som svarar mot Poseidons vållande till kollsionen.

Sjökapten Ivar Roksberg, Sthlm, 14.6.41 fördelat skuldbördan till 85% på Hollandia och 15% på Poseidon.

Båda fartygens fart för hög

F.d Sjötekniske konsulenten Magnus Frankmans utlåtande 2.4.41 (sid 12) fastslagit att om den lätt lastade Poseidon gjorde 5 knop och denna fart bedöms som för hög i tjockan måste även 3 knops fart för den tungt lastade Hollandia varit för hög. "Järnmalm upptar jämföreslevis litet utrymme i lastrummen. Större delen av lasten intages närmast midskepps och endast obetydliga kvantiteter i de längts för - och akter belägna rummen. Så lång fram som för om Lucka I föres vanligen ingen eller mycket ringa last å fartyg som inte är specialbyggda för malmlaster. Ingen malmlast ökat fartyssidans motstånd vid kollision. Poseidons djupgående förut var 7′6″ och förstäven måste även under mycket ringa fart ha åstadkommit en stor öppnin i Hollandias sida. Genom Hollandias fart och tyngd måste hålet ha utvidgat mycket innan Hollandias fart upphört. Det är dock för mig obegripligt hur Hollandias2e styrman Larsson i mörkret så noggrannt kunnat uppskatta att Poseidon trängde c:a 3½ meter ini Hollandia,trots att han inte varit för om bryggan och inte ens kunnat se maskintelegrafens inställning utan att belysa densamma.
(Egen kommentar till det sista yttrandet: Utkiken på backen var i tillfäll att bedöma hur långt in Poseidons stäv trängde. Se sid-2-2. Det står "Journalutdrag samt uppgifter lämnade av den överlevande besättningen." vilket innebär att 3½ inte nödvändigtvis måste vara 2e styrmans personlig iakttagelse.)

Finis Rådhusrätten.

HOLLANDIA 13.10,40

Från liv och värme till död och kyla inom loppet av 90 sekunder.

Uppstigen från sin varma koj sågs kokerskan Amanda Thorin stå vid brädgången midskepps STB med en kappa över nattdräkten och stirra ut i mörkret och tjockan. De hade gått och lagt sig kl 20.30 Systern Hulda var kvar i hytten.Antagligen gick Amanda ner igen och samtidigt sjönk plötsligt xxxnk Hollandia , allt ljus ombord slocknade och med ett väldigt dån gick fartyget ner i djupet, stående med akterskeppet rakt upp, kvarlämnande en malström av spillror och några få chockade, halvnakna besättningsmän som klängde sig fast vid luckor pch plankor. Igen ombord, inte ens befh, hade anat att det var någon överhängande fara å färde. Chiefen, smörjaren och eldare Karlsson blev kvar i maskinrummet, mässuppassaren kom tydligen aldrig ut från sin hytt, han sov djupt som man gär när man är 22 år. Befh skyndade sedan han slagit full back på maskintelegrafen ner från bryggan och det var 2e styrman som lät slå stopp dit ner och sedan gav livbåtssignal genom att föra telegrafhandtaget fram och tillbaka några gånger innan han lät det stanna på stopp. Under de 10 sekunder som gick från det ögonblich Poseidons lanternor dök upp i tjockan föröver fram till kollisionen gav 2e styrman ihållande signal i ångvisslan och sedan livbåtssignal med korta stötar. Akterut kom några av frivakten upp på däck och tittade, såg inget annat än tjockan och mörkret och gick ner igen för att åtminstone sätta på sig mera kläder. Lättmatros Knut Olsson var den ende som från början förstod att något hänt och med ropet " Nu sjunker båten" hann han rusa upp på däck igen och fram till akterflotten. Då var förskeppet under vatten och fartyget sjönk varvid han kastades av flotten och drogs ner, och skadades på halsen och armarna av en wire i akterriggen som höll på att dra med honom i djupet. -Jungman Hallberg, till sjöss 4 dygn på sin första sjöresa, 18 år, hade väckts av kollisionsstöten och sedan hört signalerna i ångvisslan. Genast sprungit upp på däck, menkamraterna blev aldrig väckta.Han kom sedan under STB livbåt då den drogs ner och höll på att fastna i en wire. Vattnet var fruktansvärt isande kallt. Han sökte klamra sig fast vid en stock som rullade runt oupphörligt och låg sedan med munnen i vattnet försiktigt hållande i Stocken medan han ropade på hjälp. Det tog en halvtimme innan Poseidons livbåt lokaliserat honom och kunde hala in honom i en utkastad ända.Hallberg var då förlamad av kylan och skulle inte ha klarat sig många minuter till. Eldare Karl Edberg var uppe och satt i akterskansen där flera av kamraterna sov då han plötsligt kände liksom en svag puff och hörde ett underligt ljud. Han gick genast upp på däck och såg alldeles intill Hollandia lanternorna från ett annat fartyg och förstod att en kollision inträffat. Han rusade ner i hytten, krängde på sig kavajen och livbältet och störtade upp igen. Då han sprang föröver spolade redan vattnet in över fördäck.

HOLLANDIA 13.10.40

Edberg deltog i arbetet vid STB livbåt som dock fastnade under dävertarna då fartyget gick ner, slog runt och drogs ner medfartget hängande fast i taljorna. Edberg fick tag i en stege som hjälpte honom att hålla sig uppe, och nådde sedan en liten flotte som var mera bärkrsftig. STB båt hade firats men taljelöparna fastnade halvvägs och kunde inte rubbas. Då Fartyget sjönk hakade ena däverten fast i båten som drogs med ner efter att först ha vält. Jungman Mattson klämde höger arm känslolös mellan förliga däverten och båten, och då armen genast blev lam trodde han att den brutits. Mattson föll i vattnet jämte flera man, såg 2 man kravla sig upp i den igen sedan de vält båten rätt men omedelbart därpå drogs de ner med båten då fartyget sjönk. Mattson fick tag på en planka som han höll sig uppe på tills Poseidons båt hittat honom. Olsson och Edberg hade drivit 300 meter från Poseidon då livbåten fann den, vägledd av deras rop på hjälp. - Ie styrman var nära att bli kvar i sin hytt men räddades genom sinnesnärvaro och nerver av stål. Iförd underkläder och en rock hade han från STB båt sprungit tillbaka in i sin hytt på båtdäck för att hämta sitt livbälte även om det nu inte tycktes vara någon fara å färde. Då han just skulle lämna hytten slocknade ljuset och vattenmassor vräkte in förifrån med oerhörd kraft. Han förstod att om han kastades tillbaka skulle han aldrig komma ut igen, så han höll sig i ett järngrepp fast i dörrkarmarna tills trycket lättade, då han trevade sig ut i totalt mörker helt under vatten och kom fri från fartyget. Han fick ett slag av ett skorstensstag men tog sig loss och kom upp till ytan, totalt utmattad,där han fick tag på en lucka att flyta på. - Den siste som såg befh Norberg var 2e styrman som såg befh gå akteröver från båtdäck för att purra frivakten.Några få sekunder senare sjönk Hollandia. - Från Poseidon, på resa till Stockholm i tidsbefraktning för Sveabolaget,hördes nödrop och skrik sedan Hollandia sjunkit och en båt med 2e styrman Alcenius och 3 man sjösattes snabbt, samtidigt som från bryggan en strålkastare svepte över det mörka vattnet. Frälsarkransar med ljus och livbojar kastades ut och 2 man kunde halas direkt upp på däck med utslängds frälsarkransar. Under 30 minuters rodd bland vrakspillrorna plockades ytterligare 7 halvnakna män upp , ett par av dem skadade,alla helt utmattade och medtagna av kylan. Lämpare Johanson flöt på en planka under ena armen. Så fort de kommit ombord fick de stora muggar med hett vodkablandat thé, sveptes i filtar och masserade för att blodet i omlopp. Poseidon låg i 2 timmar och tjöt i sirenen medan strålkastaren sökte över det svarta vattnet men allt var lugnt och tyst och inga spår syntes eller hördes av de 13 saknade. Kl 00.20 slogs sakta fart och Poseidon fortsatte sin resa och kom kl 18.30 måndag mån 14.10 in till Stadsgårdskajen i Stockholm. Olsson och Mattson fördes till Karolinska sjukhuset där Mattson låg kvar i 2 dygn för muskelskador

HOLLANDIA 13.10.40

i den klämda högerarmen. (Sjuksriven till 7.11) Jungman Hallberg, eldare Edberg och lämpare Johansson begav sig till Sjömanshemmet, de övriga åkte i bilar till sina hem, till släkt eller vänner i Stockholm.

Vrakgods

Den 14.10- 22.10 hittades mängder av luckor,plank och bråte från Hollandia huvudsakligast vid Kyrketorp i Böda på Ölands ostkust. På stranden där tillvaratogs bl.a den 22.10 3 sammanbundna Mörnerdräkter, 4 livbälten och en packe handlingar tillhöriga Ie styrman Cassel. Nära kyrketorp fann en fiskare samma dag skeppsklockan med Hollandias namn fastsittande i rester styrhytten. En av de 2 livbåtarna drev 21.10 iland vid Alvare by, vattenfylld och med sönderbruten reling. Hollandia berikade fartygskyrkogården längs Ölands ostkust som år 1939 omfattade 50 kända vrak 2000- 5000 meter från land, av vilka 20 vrak från 1800-talet och 30 från tiden 1900-18 12 vrak låg mellan Säfgrund och Finngrund, 21 mellan Långlöf och Egby, 3 mellan Kåreholm och Persnäs, 5 mellan Böda och Ölands Norra udde.

Ännu ett vrak öster om Högby 1954

På lat N 57 6′- O 17 20′, d.v.s 10-12′öst Högby fyr sjönk kl 07 den 23.11.54 ss Figge av Helsingfors på 832 brton, byggd 1904 i Danzig, tillhörig O/Y Thero Tengström, efter lastförskjutning i 15 sek.ms SO kultje med grov sjö. Figge var på resa Skuru,Finland- Stralsund med svavelkis och de 16 ombv togs upp av ms Boreland som sett nödbloss. De landsattes i Karlskrona. Då Figge sjönk på 70 meters djup exploderade pannan meden dov smäll. Hollandia ligger längre ut på 90 meters djup.

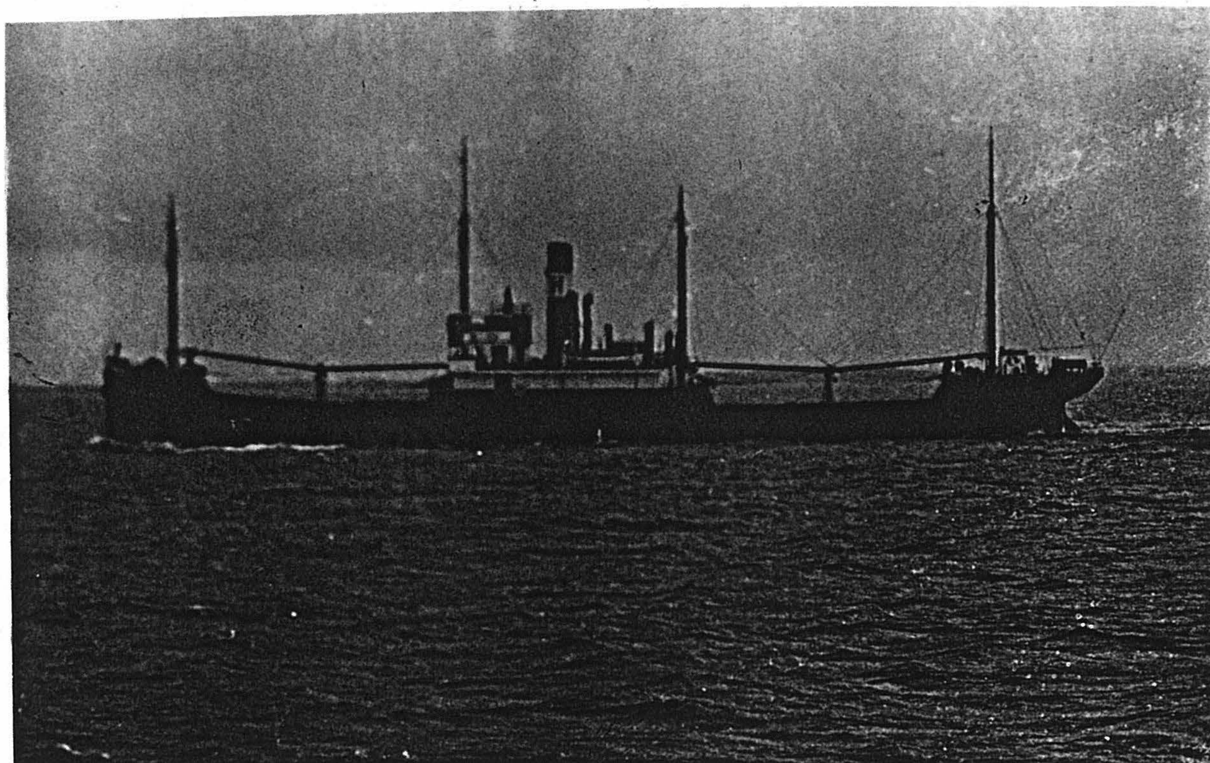
Historik

Laståΰngare på 1955 brton byggd 1918 vid J.& A.van der Schuyt i Hoboken, Papendrecht, Holland av stål. (Ex Wellam de Besche, Merwede) L.80,9 B.12,9 tillhörig Förnyade Ångf AB Götha (H.Sternhagen) i Göteborg. Inköpt nov 36 från Holmens Bruks & Fabriks AB i Norrköping som Wellam de Besche, inköpt april 1922 från N.V.Hollandische Alg.Atlantische Sheepv.Maatschappij i likv i Rotterdam. Befh på Wellam de Besche 1921-36 var kapten A.E.Wicklund, Sollentuna. Han avled 26.8.59 i en ålder av 82 år. - Three-islandtyp med hinderfria däck, 4 luckor och 4 master.593 ihkr.Inga stora haverier under åren. 11.4.35 i Köpenhamn dödades en stuveriarbetare av en flaande massabal. Den 5.3.40 infördes Hollandia av tyskarna till Bremen och efter frigivningen fick kapten Norberg en månads semester från vilken han återkommit ombord en vecka före katastrofen. - Hollandias 2 föregångare med samma namn krigsförliste båda under första världskriget. Hollandia (I) mätte 1156 brton byggd 1912 vid Götaverken med fällbara master och teleskopskorsten för trafik på Rhenhamnar torpederades den 31.3.16 liggande för ankar fullt upplyst strax N Galloper Bank på resa Rouen-Rotterdam i Barlast, och sjönk på

HOLLANDIA 13.10.40

10 minuter, De 22 ombv räddades i BB livbåt efter 8 timmar av brittiska ss Bywell. - Hollandia (II) "Mönsterfartyget Hollandia", minsprängdes den 20.10.19 vid Fyrskeppet Dogger Bank Nord och sjönk på 40 sekunder neddragande befh, 15 män och 4 kvinnor i djupet. Hon var på 1446 brton Byggd 1918 vid Kockums i Malmö, sjösatt 3.11.17 och döpt av konsulinnan Sternhagen. Hon hade en mängd för sin tid ovanliga finesser som tex en anläggning för undervattenssignalering, Navigatorlogg med avläsning på bryggan, elektrisk morselampa på förtoppen, Elektromarins lanternkontroll-apparat, Schmidts patentdävertar och linoleummattor i manskapsinredningen som var uppdelad i maskinskans i backen och däcksskans i poopen.800 ihkr. Minsprängningen inträffade kl 20.45 den 20.10.19 i mörker och disig luft med moderat sjö. Träffad akter om maskin sjönk Hollandia på 40 sekunder med aktern före och av de 23 ombv överlevde bara Ie styrman, timmerman och en matros, som efter 44 timmar på en flotte togs upp av en engelsk ångare och landsattes i North Shields. Hollandia var på resa Göteborg-Antwerpen med 1950 ton zinkmalm, s8 ton järn,massa och papp samt 103 kubikmeter snickerier. (122 ton)

HOLLANDIA 13.10.40



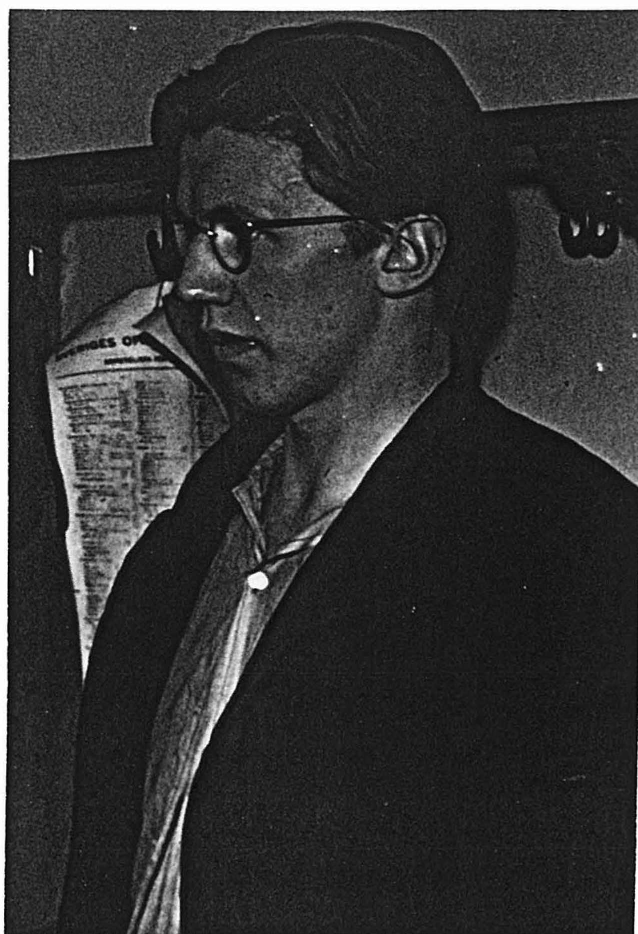


Maskinelev Per Karlsson, som var den siste som räddades, mottogs med kaffe och doppa av sin mor vid hemkomsten till Flåminggatan 54,Sthlm, 14.10.40 på kvällen.

HOLLANDIA 13.10.40



Jungman Karl Hallberg



Eldare Karl Erik Edberg



2e styrman Carl Larsson

den 14.10.40
Efter Poseidons ankomst
till Stockholm med de
9 överlevande från
Hollandia.

<u>GUNBORG</u> 18.10.40

GUNBORG & CONVALLARIA TORPEDERADE I KONVOJ SC7 , AV VARS 34 FARTYG 23 SÄNKTES AV UBÅTAR. GUNBORG FLÖT 45 MINUTER PÅ PROPSLASTEN INNAN HON GICK NER. 23 MAN I LIVBÅTARNA BÄRGATS AV KORVETTEN BLUEBELL SOM 20.10 KOM IN TILL GOUROCK MED 208 SKEPPSBRUTNA OMBORD.

GUNBORG 18.10.40

Rapport

Avgick 25.9.40 från Tommy's Arm, Newfoundland, destinerad till Clyde.
Rumslast av 597.24 enggelska kubikfamnar pitprops. Ingen däckslast.
Djupg F. 18'- A.18'.23 ombv.
Torpederad och sänkt kl 20.45 den 18.10.40 på alt N 57 14'- W.10 38'
Halvklar luft. Befh, Iesstyrman och utkik på bryggan, Ingen skadad.
Skeppspappren förlorade

Newcastle o.Tyne 8.11.40
R.H.Jiewert
Befh

På grund av att fartyget torpederats och ingen tid gavs att rädda skepps-pappren så nedskrives härmed - med ledning av en del noteringar - händels förloppet som följer:
Fartyget avgick från Tommy's Arms ,Nfld, 25.9.40 med full last av pappers props. Medeldjupg . 18'. Till alla delar i sjövärdigt skick för resan, be hörigt utrustat och bemannat. Sedan St.Jaons, NF anlöps för utklarering och vidare order om konvoj etc, avgick fartyget från St.Johns för Sydney, N.S. den 28.9 för att där intaga bunkers och för att därifrån erhålla kon voj för resan över Atlamten.
Lör 5.10 sedan instruktioner erhållits avgick fartyget enligt order kl 12 middagen under lots ledning. Sedan lotsen lämnats utamför inkoppet,intog fartyget den plats det tilldelats i konvojen som bestod av 30 ångare av olika nationaliteter. Resan avlöpt gynnsamt med växlande vindar och väder lek tills
fre 18.10 halvklar luft, fartygetssposition lat N 57 14'-W 10.38'.
Kl 20,45 efter det att 4 till 5 ångare i konvojen torpederats erhöll fartgget en torped från STB sida i nr 2 lastrum: en våldsam explosion uppstod som slungade olika fartygsdelar omkring.Förliga flotten flög över bord, nr 2 lucka nedtrycktes och stora vattenmassor slog över fördäck och kobryggan. Fartyget erhöll omddelbart BB slagsida men kastade sig sedan över till STB slagsida. Alle man rusade i största hast till de olika liv-båtarna enligt fördelning och firades dessa i vattnet samt lämnade far-tyget. Efter att ha legat ett stycke från fartyget omkring 45 minuters tid, gick samma i djupet med förskeppet först. Samråd hölls mellan de 2 livbåtarnas besättning och beslöts det att hålla samman och avvakta en tid om inte något av eskortfartygen skulle komma spana efter livbåtsbesät ningarna. Den ena svåra explosionen efter den andra iakttogs och verkade det som om åtskilliga ubåtar opererade.Hela konvojen bkkex blev skingrad åt olika håll . Omkring kl 22 upptogs samtliga från Gunborg av ett engels krigsfartyg. Sedan samma fartyg spanat runt farvattnet och tagit upp ett flertal andra besättningar , i allt 208 man skeppsbrutna ombord, sattes

GUNBORG 18.10.40

kurs för Skottland. Kl 21 den 20.20, söndag, landsattes vi i Gourock. Enligt uppgift har 18 fartyg i konvojen blivit torpederade. Besättningen förlorade alla sin tillhörigheter.

A.Romenius Ie styrman — F-Persson 2e styrman — Glasgow 23.10.40 R H.Jievert Befh

CREW LIST

Befh Rudolf Herman Jiewert,Göteborg, f- 79 (9.3.40)
Ie styrman Arvid Olof Constantin Romenius,Hälsingborg, f -88
2e styrman Folke Persson, Trelleborg, f -04
3e styrman H.Sörensen,Tönsberg,Norge, f -09
Ie maskinist O.W.Johansson,Halmstad, f -96
2e maskinist Erik Axel Kristian Holmgren, Hälsingborg, f 07
3e maskinist L.J.Skog, Göteborg, f -03
stuert G.Olsson, Göteborg, f -84
Kock ~~I.Mattson~~ Ivar Martinus, Lysekil, 19.4.07 i Tossene (På Calabria 22.6.41 & på) Wiros 3.9. 42
Mässuppassare G.Lindskog, Götebrog, f -11
Donkeyman A,Michelson, Finland, f -83
Smörjare John Linus Amtman, Piteå, f -97
Eldare Brar Sven Bergquist, Göteborg, f -95
Eldare H.Skog, Karlstad, f -04
Eldare Hjalmar Holmstedt,Göteborg, f- 90
Eldare H.Mtterström, Göteborg, f -14
Lämpare K.Petterson, Stockholm, f -05
Matros Karl Gerhard Aronsson, Eskilstuna, f- 81
Matros Nils Albert Bäck, Bohus-Malmön, f- 11 (Se sid 9,självmord 13.9.41)
Matros E.L.Jernberg, Gävle, f- 00
Matros A.Andersson, Sthlm, f- 07
Lättmatros J.Elg, Kalmar, f- 20
Lättmatros Ernst Sture Mattson,Sthlm, 22.6.24 (Varit på Hedrun 16.8.40) (SE BELGIA S/P 21)
De flesta påmönstrat 8-9.3.40.

Sjöförklaring på Vicekonsulatet i Newcastle o/Tyne ons 13.11 40

Sakkunniga: Janus Befh G.Larsson & Convallarias befh (båda tillfällande) Knut Einar Öhrström

Befh Jiewert: Nästan oavbrutet på bryggan hela fredagen den 18.10. Mellan kl 19 Och 20 hördes 4-5 explosioner från olika håll i konvojen. Enligt överenskommelse varskodde vakthavande 2e styrman i talröret till maskin att vara beredda på torpedering. Kl.20.45 träffades fartyget av en plötslig explosion om STB tvärs lucka 2. Av vattenmassorna som slog över brygga kastades jag omkull två gånger. Då jag hade rest mig för andra gången och

GUNBORG 18.10.40

kommit till fullt medvetande om situationen, märkte jag att maskinen hade stoppats, varför jag var säker på att vakthavande i maskin lämnat. Alla skyndade till livbåtarna och själv begav jag mig till STB båt som var sjösatt efter 3-5 minuter. Vi satte oss i förbindelse med BB-båten och det fastställdes att alla 23 av besättningen kommit med i båtarna. Fartyget sjönk fullständigt först efter c:a 45 minuter. Med hänsyn til kantringsrisk eller förnyad torpedering ansåg jag det aldrig möjligt att åter borda fartyget för att eventuellt försöka bärga fartygets handlingar. - Fartyget gic helt mörklagt med de 2 livbåtarna utsvängda. Flottarna låg på lucka I och 4 . Sista livbåtsövning hållits i Tommy's Arms c:a 25.9. Eftersom ubåtsanfall pågick mot konvojen styrdes zigzagkurser , utom i självaexplosionsögonblicket då rak kurs styrdes. Inte slagit någon signal till maskin på telegrafen. Utkiken stod på bryggan och matros Aronsson till rors. Ingen radiosändare fanns ombord, Förstått att maskinrummet var övergivet varför en manöver i maskintelegrafen kunde haft till följd att någon ånyo hade sprungit ner i maskinrummet.

Ie styrman Romesius: Tagit vakten på bryggan kl.20 men befh stannat kvar Månsken och god sikt med halvklar luft. Fartyget styrt zigzagkurser och gått helt mörklagt. Vid explosionen som inträffat kl 20.45 STB mitt för bryggan, slog stora vattenmassor över bryggan varvid befh kastats omkull Romesius omedelbart rusat ner på fördäck för att undersöka skadorna. Då han fann att fartyget sjönk snabbt skyndat till BB livbåt. På vägen dit mött vakthavande eldaren och sagt till honom att förflotten kastats öve bord, "kom med till båtdäck istället." Allt gick lugnt tillväga vid sjösättningen fast i största hast. I månskenet syntes på vattenytan att fa tyget avancerade föröver med helt liten fart, nästan stopp.

2e maskinistHolmgren: Vakthavande i maskin. En svag stöt förmärkts vid explosionen varför jag inte var helt säker på att det var det egna fartyg som blivit torpederat. Jag väntade på manöver på maskintelegrafen,som emellertid uteblev. Ie maskinisten ropat ner från övre gretingen att vi torpederats.Jag stoppade då omedelbart maskin och såg till att vakthava smörjaren och eldaren begivit sig upp på däck,verefter jag skyndat upp.

Matros Aronsson: Stod till rors. Kastats omkull av vattenmassorna som kom störtande ner över bryggan. Så fort han kommit på benen skyndat till BB båt som sjösattes. Då jag lämnade bryggan såg jag att Ie styrman va på väg till livbåten. Befh såg jag inte till.

Matros Beck: Just för ett ögonblick gått ner från bryggan där jag stått utkik och befann mig vid skorstenen på båtdäck då explosionen inträff ade.Sprang genast över till BB båt som sjösattes. Åtskilliga explosio er från andra fartyg hörts tidigare under kvällen.

Smörjare Achtman: Vakt i maskin. Explosionen märktes inte synnerligen kraf

ig i maskinrummet varför det inte stod klart för mig att det var det egna fartyget som blivit torpederat. Ie maskinisten ropat ner till oss att stoppa maskin ,vilken order utfördes. Jag skyndade sedan upp på däck.

Eldare Bergquist: Befann sig i eldrummet. Sot föll ner från pannorna som skakades men explosionen hördes inte särskilt kraftigt. Jag antog att vi blivit torpederade och skyndade uppför lejdaren. På vägen upp började a vatten strömma ner från skottet till rum 2. Jag skyndade till fördäck men mötte Ie styrman som sade att flotten var borta och uppmanade mig att skynda till båtdäck,vilket jag gjorde. Fartyget sjunkit efter c:a 45 minuter

---

KK Memorial 30.I 41

Torpederat utan föregående varning av en okänd u-vattensbåt under gång i konvoj

Ex Officio
Bo Bergström

SKNEVII 288

Telegram från Wright & Co,Newcastle till rederiet 21.10.40 (Avsänt kl 10.16 f.m.) :Regret Jewert sunk understand all saved stop Telegraphing later."

UD HP80c 3513

Telegram London till UD 21.10.40

322 ss Gunborg sunk stop captain and 22 men rescued landed safe scottish port = Swedish Consulate General

---

UDHP80c 3509 Gunborg krigskaskoassurerad för 1.400.000:- kr

Effekter

Inga specifikationer. Samma schackrande med småpengar
Maggie Persson,Trelleborg kvitterat för 2e styrman "alldenstund han omkommit."

Brev ,Gtbg 15.10.43, från Arvid Romenius,Sjökapten

Red AB Sylvia, Göteborg.

"Undertecknad, som tjänstgjorde ombord i Eder förolyckade ångare Gunborg vid dess torpedering den 18 oktober 1940 beder härmed att få framlägga i sak som följer:

Närsluter en förteckning över de effekter som gick förlorade för u-tecknad vid olyckan. Erhöll omkring 60 som ersättning i Newcastle -på konsulatet- men som synes av förteckningen var förlusten vida större.Enligt vad som kommi till min kännedom, så vid ett dylikt fall lär försäkringsanordningarna tillåt ytterligare ersättning med något belopp. Sedan den tiden har jag varit befh i ss Caledonia i 13 månader och ss Torkel i 14 månader ,men har nu kommit her

GUNBORG 18.10.40

på grund av sjukdom. Vore tacksam om att få meddelande i sak.
Har anlänt till Sverige nyligen mekxäxxxixmäxägå med flygplan och är inlagd
på Carlanderska sjukhemmet härstädes.

Högaktningsfullt
Arvid Romenius
Sjökapten

Adr. Carlanderska Sjukhemmet
Avd. 4, rum 11.

Han bifogade en lång lista med mycket lågt prissatta ägodelar, mest
kläder, till ett värde av 1812:50 (Bl.a. 1 st revolver 23:-, 1 prisma-
kikare 90:- ("Kan ej fås nu för 200:-") en el. kaffepanna 15:-, väckar-
klocka 12:-, en läderkostymväska 82:-, etc)
Han fick i ersättning 82:50, "utgörande ersättning för facklitteratur",
som han utkvitteratdei Tyringe 16.11..43 (SKN ersatt rederiet 20.11.43
med 82:25).
Schackrandet med småpengar är ganska vedervärdigt.

SKN EVII 239

Kom utanför spärren 9.4.40

Den 8.4.40 avgick Gunborg från Hull destinerad till Göteborg med last av
styckegods, bl.a. 3 lådor ångmaskiner till Götaverken och 5 ton tenn,men
fick den 9.4 telegrafisk order från rederiet att återgå till Newcastle.
Där lossades lasten för försäljning och fartyget sattes i juni i tidsbe-
fraktning för Ministry of Shipping enligt Svensk-Engelska avtalet.

SKN EVII 288

17.6.41 fick rederiet från SKN 15000:- för hyror utbetalda efter
Gunborgs förlisning. Den 9.5.41 hade rederiet fått 10650:- för
68 st hyrespresenningar samt 20 st gasmasker.

Egna noteringar

SÄNKT AV U-99,Otto KRETSCHMER

Gunborg torpederades kl 23.30 (tysk tid)tisdag 18.10 på lat N 57 14'-
long W 11, av U-99,Otto Kretschmer (som sänkte Bissen 7.7.40) - Gunborg
Sc7 bestod av 34 fartyg-långsam konvoj, 6 kno
gick i konvojen SC7 från Sydney till UK, 23 fartyg, sänktes 16-19.10
av ett Wolfpack. Angreppen inleddes mot konvojen den 16.10 kl 03.50
då U-124,Schultz, torpederade trälastade Kanadensisks ss Trevisa på
1813 brton, B. 1915, på lat.N 57 28'- W. 20 30'c:a 500 miles väster om
Hebriderna. - 17.10 kl 05.53 flög engelska motortankfartyget Languedoc
på 9152 brton i luften, samtidigt som en torped nr 2 från U-48,Bleichrod
sänkte Engelska ss Scoresby på 3843 brton och kl 09.51 var det grekiska
ss Aenos tur (3554 brton, B 1910) - 18.10 kl 02.04 torpederades Engelsk
ss Carsbeck på 3670 brton B-36 som dock flöt på trälasten. Efter några
timmars lugn small det igen kl 10.25 och engelska ss Sandsend på 3612

GUNBORG 18.10.40

brton byggd 1925 gick i djupet med 5 man. Kl.20.10 torpederades engelska ss Baetus på 4885 brton byggd 1925 och kl 21 04 svenska ss Convallaria. Kl 21.12 Engelska ss Shekatina på 5458 brton semmflöt på trälasten. Kl 22,06 engelska ss Empire Miniver på 6055 brton, följd kl 22.25 av engelska ss Creekirk på 3912 brton byggd 1912; alla 36 ombordvarande följde med, inga överlevande. - Kl 23.08 engelska ss Blairspey på 4155 br ton som dock flöt på trälasten. Kl 23.17 ny torpedträff på Shekatinas vrak som dock vägrade sjunka. Kl 23.30 sänktes Gunborg och 23.57 engelska ss Fiscus på 4815 brton byggd 1928. En överlevande av 38. - 21 fartyg återstod nu av konvojen som kommit c:a 120 miles väst Barra på Hebriderna. Kl 23.55 sänktes så grekiska ss Niritos på 3854 brton byggd 1907. 14 överlevande. - Den 19.10 kl 01.22 gick the commodore ship (konvojens ledarfartyg) med admiral McKinnon på bryggan, i djupet med 17 man. Det var ss Assyrian på 2962 brton byggd 1914 i Hamburg som Fritz.Luften dånade genom luftrören som från en stor orgel när hon gick ner vertikalt på lat N 57 12′- W 10 43′. - Kl 01.24 sprängdes holländska ss Soesterberg på 1904 brton byggd 1927 varvid 6 man dödades. Konvojen var nu c:a 50 miles från Rockallklippan i Atlanten. Kl 01.31 följdes hon av holländska ss Boekolo på 2118 brtonbyggd 1930. -Kl 01,38 sänkte U-99 engelska ss Empire Brigade på 5154 brton och kl 01.55 torpederades 2 fartyg på en och samma gång, den trälastade norskaSnefjell på 1643 brton vars 21 man dock överlevde i båtarna, och engelska ss Sedgpool på 5556 brton. Kl 02.50 ny torped i den på trälasten flytande Blairspey som dock vägrade gå till botten. -Kl 0302 den grekiska ss Thalia på 5875 brton byggd 1917, och 9 minuter senare ny torped i den tidigare två gånger träffade Shekatinas vrak som nu försvann i djupet. Sista fartyget blev engelska ss Clintonian på 3106 brtom byggd 1917 som torpederades av U-99 kl 03.58 men vraket flöt på trälsaten varför U-123 kl 05.04 sänkte det med artillerield på lat N 57 10′- W 11 20′ Konvoj SC7 hade då förlorat 23 fartyg. De 11 återstående kom fram till England. - U-99 blev själv sänkt den 17.3.41 SW Island av H.M.S. Walker efter att ha sänkt svenska ss Korshamn i konvoj HXX112. Kretschmer och alla ombord utom 3 togs upp av Walker.

Utdrag ur Paul Lunds "Night of the U-boats"(London 1973)

Jungman Sture Mattson ,16 år, hade varit på Hedrun den 16.8.40 och blivit räddad av Empire Soldier och införd till St.Johna. Förlorat allt. Han fick new kit och en chans att ta en svensk båt från N.Y till Petsamo, men kunde inte förmå sig till att göra det, och det hade att göra med vad kaptenen på Empire Soldier ,H.A.Lego, pensionerad, över 70 år gammal, sagt :" If there is something I can do for Old England, this I want to do before I die." Kapten Lego hade sytt ihop ett sår en av maskinisternas hustru hade fått i huvudet av en utkastad lejdare. Kapten Lego hade gjort ett starkt intryck på Mattson.

GUNBORG 18.10.40

Han mönstrade på Gunborg med sin sjösäck och sin pet dog, en schäfer. Kl 23.30 den 18.10 träffades Gunborg av en torped om BB. Vattenuppkastet spolade över hela fartyget som fick stark BB slagsida. När Mattson kom upp på båtdäck glittrade havet i månskenet (HIMLEN VAR MOLNTÄCKT MEN MÅNEN BRÖT FRAM GÅNG PÅ GÅNG) och alla satte ut båtarna utan att yttra ett ord. När båten lagt ut kom Mattson ihåg sin schäferhund som var inlåst i hytten och sade det till befh Jievert. Befh studerade sitt fartyg som sjönk mycket sakta, flytande på trälasten i rummen, och beslöt att ro tillbaka. Mattson hoppat omnord, rusat till sin hytt och burit den vettskrämda hunden till livbåten och kastat ner den. 7 minuter efter det Gunborg torpederats inträffade en våldsam explosion på ss Fiscus som var stållastad och sjönk inom 15 sekunder, neddragande alla ombord, 28 man, från befh Ebenezer Williams till två jungmän från Cardiff, 14 och 15 år gamla. Grekiska ss Niritos på 3854 brton saktade kl 23,45 mot order ner vid Gunborgs livbåtare, en stor och svart silhuett mot månglittret. "Stand by to come aboard", ropade någon från bryggan, men svenskarna avböjde då de kände sig säkrare i livbåtarna. -"We wish you the best of luck!" ropade det från Nikitos brygga. Kl 23.55 torpederades Nikitos. Smällen skakade Gunborgs livbåtar och ett jättemoln av rök och eld inhöljde fartyget som hade last av svavel. Våldsamt brinnande försvann hon (I ETT JÄTTELIKT ORANGEFÄRGAT MOLN) i djupet. Männen satt tysta i båtarna och åsåg hur Niritos gick ner lämnande en krans av rykande spillror på ytan. Ett svagt ljus de rodde mot visade sig vara en livbåt med en liten lampa i stäven. I båten låg ett lik. En annan livbåt sågs ro bland vrakgodset sökande efter överlevande. Det var Niritos befh och 13 man som letade efter 18 saknade. - Vid midnatt började korvetten HMS BluBell bärga överlevande från alla sänkta fartyg. Bluebell tog upp Gunborgs folk, båten från Niritos, 2 båtar från Empire Miniver. Commander Sherwood på BluBell hade tittat undrande på Mattsons hund. Redan förut hade BlueBell 70 överlevande ombord och var nu fullpackad med mer än 140 skeppsbrutna, många av dem skadade. -Senare nästa dag bärgade BlueBell 19 man från Blairspey, och därefter 2 livbåtar fulla med folk från Beatus som varit på drift i 10 timmar. Det var 36 man. BlueBell hade nu 203 survivors onboard. Inga fartyg fanns i sikte och BlueBell satte kurs mot England. Söndag 20.10 kl 18 kom hon in till Gourock där sårade fördes till sjukhus och de andra fick mat i en stor hall av lottor. På gund av karantänsbestämmelserna måste Mattson lämna kvar sin hund på BlueBell. Han inkvarterades på ett hotell i det mörklagda Glasgow där folk låg på madrasser i alla korridorer och rum. (M. kom hem i okt 1941)

Se även Edwardes " They sank the Blue Dragon"(Cardiff -88) sid 41-48 om Sc7

Se även "Those in peril on the Sea" (N.Y.-62) av Edouard Stackpole som i torpederingen av Assyrian ger en målande bild av det absolut vanvettets triumfer i Sc 7 den 18-19.10.40

GUNBORG 18.10.40

Terje Fredh:"Sjöfolk och kustbor" (Lysekil 1977)

Kockeen Ivar Mattson,Hunnebostrand, nu pensionär, berättar:
Jag var med om 12 dygns tysk bombning av Liverpool, jag var i Antwerpen när tyskarna gick in i Belgien och i Rouen när de invaderade Frankrike. Att jag klarade mig beror på att jag alltid haft goda berver. För nervpressen bröt ner många, dethar jag sett på nära håll. Vi var 33 båtar som gick från Kanada i början av oktober 1940. Jagvar ombord på ss Gunborg av Göteborg. Vi hade lastat pappersved på Sydney,Nova Scotia, till Clyde i England. Natt efter natt sköt de tyska ubåtarna upp lysrakater och ett par fartyg torpederedes var gång. Det var pressande. Nästa gång var det kanske vår tur. Intill oss gick en tanker som blev ett enda stort exploderande eldhav efter en fullträff. Gunborg hade en hjälpturbin vilken tillsammans med ångmaskinen gjorde hygglig fart. Det blev dock ngt fel på maskinen och vi började sacka. Det innebar att vi övergavs av konvojen. Den 18.10 kl 8.45 träffades vi av en torped på STB-sidan. Gunborg fick snabbt slagsida men vi fick ut båtarna. På en halvtimma gick Gunborg till botten. Efter ytterligare en halvtimma bärgades vi av en engelsk korvett. På den fick vi bara i ett par dygn. Den lilla korvetten hade 50 mans besättning i form av avlösningsfolk och till detta kom sedan räddade besättningar. Av de 33 fartygen i konvojen kom bara 8 fram. 208 sjömän räddades men nästan dubblet så många omkom.

Dito :" Utanför Spärren " (Lysekil 1981)

Ivar Mattson berättar:
Gunborg hann nätt och jämt från Norge när det blev krig. ((Mebas den 9.4.40 inte krigsutbrottet 1939)) Därefter gick hon med koks från England till Antwerpen när tyskarna gick till angrepp mot Belgien. Halvvägs i Schelde fick Gunborg vända med lotsen ombord. Lotsen förklarade att han inte trodde det var så farligt. Han trodde det var någon slags övning. Senare kom en fransk jagare och beordrade Gunborg till Rouen.Även i Rouen började det bli oroligt och hela kusten ner såg man tyska örlogsfartyg. Senare kom Gunborg till Swansea som började bombas av tyskarna. Plan släppte ner magnetminor utanför. Gunborg blev sedan insatt i Engelsk time-charter på traden UK-Newfoundland. Den 5.10.40 gick hon från Halifax i konvoj med 33 båtar. Eskorten bestod av några små ishavstrålare. Detta hade tyskarna upptäckt och deras ubåtar gick nattetid rakt in i konvojen pch skickade ut sina torpeder. Anfallen sattes igång när vi var en bit från Irland. Vi stod på däck och pratade om vad som hänt några timmar innan.Bland annat hade en grekisk båt i komvojen sänkts. Det var nu Gunborgs sänktes. Hon hade propslast, fick slagsida men flöt en stund så vi fick ut livbåtarna. Gunborgs livbåtar såg resten av konvojen försvinr samtidigt som ubåtsattackerna fortsatte. I det skedet kom även grekiska

GUNBORG 18.10.40

ss Niritos upp till Gunborgs livbåtar och erbjöd de skeppsbrutna plats. Men vi var säkrare i livbåtarna än på greken. Tio minuter senare sänktes Niritos. Ungefär vid samma tid träffades flera fartyg av torpeder. Hela havet var fyllt av sjunkande och brinnande fartyg. Engelska patrullbåtar hade order att inte ta upp några överlevande förrän det ljusnat. De brydde sig inte om ordern utan plockade upp oss. Vi kom ombord i korvetten Blue Bell. Till sist hade den 208 förlista sjömäan ombord. Det blev trångt och ont om mat. De flesta av besättningen var sjösjuka. Besättningen kom från Royal Volunteer Service och av 52 på Blue Bell hade 3 man tillräcklig trän ing och utbildning för eskortuppdrag. Under tiden Blue Bell tog upp oss besköts hon. Man visste dock inte om skotten kom från en ubåt eller från något eskortfartyg.Blue Bell med 208 sjömän ombord tvingades lägga sig bakom ett konvojfartyg för att söka skydd mot elden. Eskorten för SC7 bestod av 2 äldre slupar och en korvett. Chefen på Blue Bell hette Robert Sherwood. Efter 3 dygn kom vi till Gourock. Jag var uttröttad och lade mi på en bår och somnade. När jag vaknade såg jag att båren var täckt av tork blod från folk som legat där före mig. Gourock var helt läns på herrkläder Därför fick vi koftor, schalar och damstrumpor som ersättning för det vi förlorat. Meningen var sedan att vi skulle åka hem med Belgia, men medan vi väntade sänktes Belgia....

Se även Convallaria 18.10.40

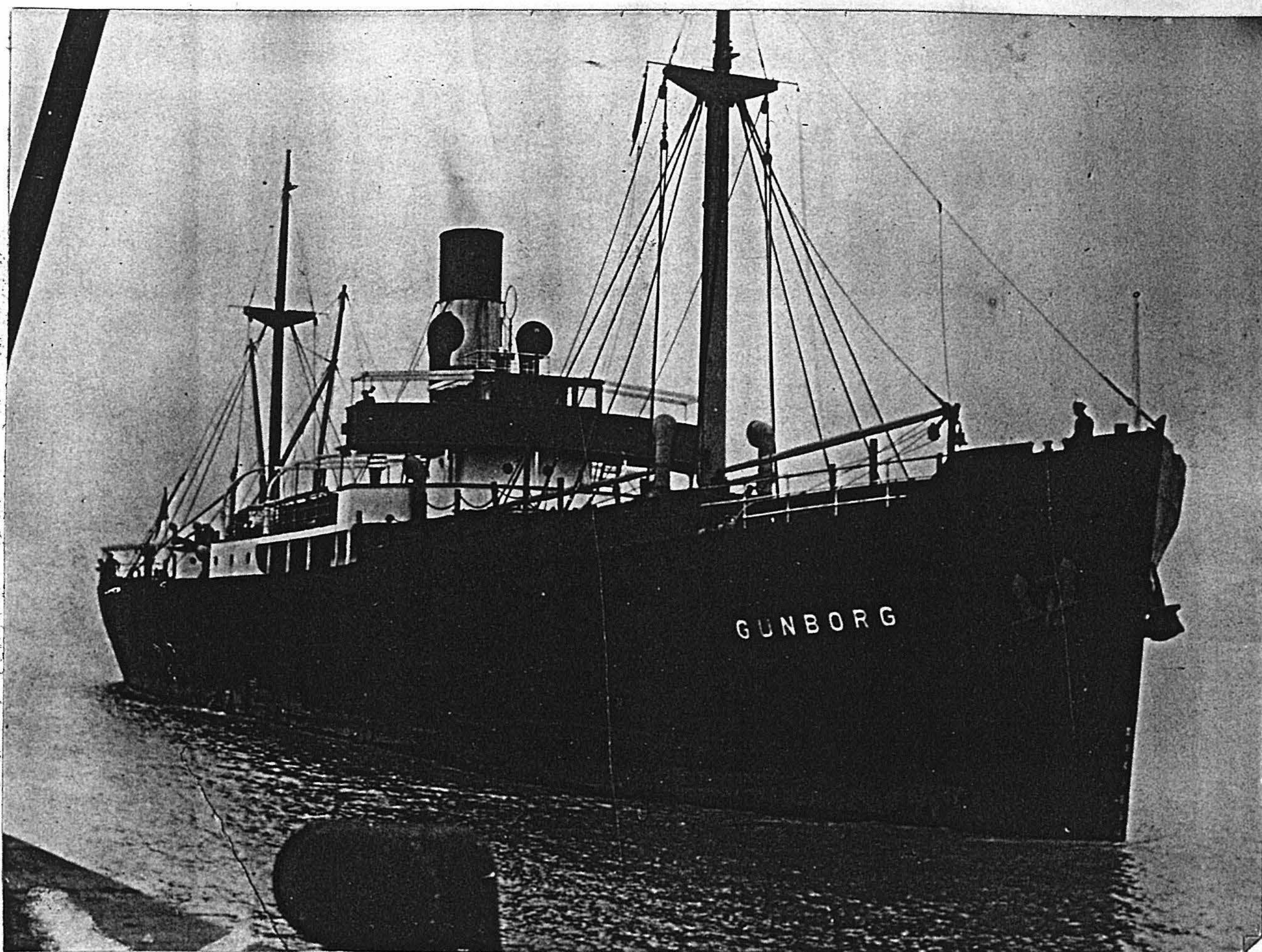
Försvann överbord 13.9.41

Matros Nils Albert Bäck från Bohus-Malmön var från hösten -40 tidvis ute i Engelsk kustfart och bosatt i London 8 månader under den värsta blitzen. Han kom sedan på ss Kiruna och försvann överbord den 13.9.41 då Kiruna var på resa från Lourenco Marques till Cape Town. "Uppträtt konstigt."

Historik

Lastångare på 1574 brton byggd 1930 vid Oscarshamns varv av stål .L.82 B.12,3 Tillhörig RedAB Sylvia (A.Billner) i Göteborg som i jan. 1940 för 1.350.000 kr inköpt Gunborg från Trelleborgs Nya Ångf.AB i Trelleborg. Sjösatt 27.9., lev. 8.12.30. Av extended-bridge-typ med lucka I och 4 i brunnar och mindre än lucka 2 och 3. Specialbyggd för tropikfart, med rikliga ventilationsanordningar i såväl de 2 stora lastrummen som bostäderna. 2 master, 7 bommar varav 1n för 15-tons lyft. 6 ångwinschar. Proviantkylru Manskapets 2-manshytter i poopen . I samband med köpet övertogs Gunborg av befh R.H.Jiewert. Systerfartyg till Aasne, byggd 1931. 743 ihkr maskin med en Bauer Wach lågtrycksturbin. 10¾knop på full last. Ombyggd 1936 för ökac

GUNBORG 18.10.40



Gunborg 1936 i Bordeaux.

kubik. I sept 31 gjorde Gunborg och Aasne var sin resa med trä, lådbräder, träull mm från Sverige till Casablanca och Kanarieöarna i samband med rederiets försök att bygga upp en linje på Kanarieöarna eftersom de Engelska kollasterna gav dålig förtjänst. Försöket slog bra ut och 6 av rederiets farty gjorde 20 resor om året med trälaster till Kanarieöarna och hemlaster av jordnötter från Franska Västafrika. I april 1936 stoppades linjen av det spanska inbördeskriget. Gunborg och Aasne gick efter en tids trampfart i tidsbefraktning för Sv.Orientlinjen Jan 1937- sept 1939. Då kriget bröt ut befann sig Gunborg i Medelhavet medan Aasne låg obefraktad i Göteborg.

- 25.10.31 avled cheifen Bror August Bergquist,Gtbg, ombord i Bordeaux där han jordfästes den 28.10. Han var 56 år - 1934 drunknade en eldare i Las Palmas och en lättmatros i Norrköping.

Kapten Jiewert förde hösten 1939 Vistula men var på semester då hon sänktes den 8.10.39 varvid semestervikarierande befh Ossian Karlsson omkom.

CONVALLARIA 18.10.40

CONVALLARIA OCH GUNBORG TORPEDERADE I KONVOJ SC7 MED 15 MINUTERS MELLANRUM CONVALLARIA SJÖNK EFTER 5 MINUTER MEN BACKEN VAR SYNLIG VERTIKALT YTTERLIGA EN KVART INNAN DEN FÖRSVANN. DE 23 SKEPPSBRUTNA UPPTOGS EFTER 30 MINUTER I BÅTARNA AV H.M.S.BLUEBELL SOM ÄVEN BÄRGADE GUNBOGS FOLK.

CONVALLARIA 18.10.40

Rapport

Avgick 21.9. 40 från Tommy's Arm,N.F.via St.Johns för utklarering av konvc destinerad till Ridham Dock,London. Rumslast av c:a 630 famnar pappersved Däckslast c:a 191 famn. pappersved till 3 meters höjd på för- och akterdäc regl.enligt surrad. Djupg F. 18'11''- A. 19'1" 23 ombv
Torpederad kl.20.20 den 18.10.40 (E.summer time) lat N 57 20' W 10 40'
Varierande svag vind, mulet, W. dyning. Befh på bryggan, utkik på backen.
Akterrummet sönder sprängt, fartyget sjunket. Befh vid övergivandet vrickat högra foten. I övrigt ingen skadad.

Lör 21.9.40 avgått från Tommys Arm,N.F. med last av 821 famnar pappersprop dest. till Ridham Dock,England. Sön 22.9 ankommit till St.Johns för utklarering. Tis 24.9 avgått destinerad till Sydney,C.B för erhållande av konvoj. Lör 5.10 avgått från Sydney,C.B i konvoj ((Sc7))
Resan fortlöpt utan anmärkning till tors 17.10 kl 4.05 då 2 fartyg i konvojen torpederades.
Fre 18.10 kl 00.10 ytterligare ett fartyg torpederats.
Fre 18.10 kl 19.40 skeppstid (20.20 Brtish summer time) inträffade en vålc sam explosion ungefär mitt för lucka 4 BB. Delar av däckslasten kastades högt upp i luften och fartyget skakades från för till akter, och började omedelbart sjunka med aktern före. Propellern/antingen slitits av eller propelleraxeln slagits av inne i tunneln, varför maskinen, befriad från belastning, börjat rusa. Vatten rusade in i maskin genom tunneln men vakthavande 2e maskinisten stoppade maskinen innan han lämnade maskinrumn Livbåtarna sattes ut omedelbart och fartyget övergavs. Efter 3-5 minuter låg poopdäcket under vattenytan och Convallaria ställde sig strax därefter med förskeppet rätt upp i luften och med vattnet ungefär jäms efter bryggа slingrade till ettpar gånger och sjönk sedan ner tills endast backen var synlig där hon förblev tills ungefär 15 minuter efter explosionen varefter allt försvann. Convallaria sjönk på positionen lat N 57 20'- W 10 40'.
Hela besättningen blev bärgad och oskadd med undantag av befh som vid övergivandet av fartyget vrickade högra foten. Efter c:a 30 minuter i livbåtarna kom ett engelskt krigsfartyg (HMS Fowey) och tog ombord samtliga från livbåtarna. Sön 20.10 landsatta i Greenock.
Fartygets skeppsdagbok ,maskindagbok och övriga papper inkl sjömansrullan och mätbreven förlorades. Besättningen förlorade alla sina tillhörigheter.

Newcastle o/Tyne 8.11.40
Knut Öhrström
Befh

CREW LIST

Befh Knut Einar Sigfrid Öhrström, Randersgatan 14,Hälsingborg, 16.9.01
Sedan ~~16.9.39~~
29 4 38 i Sölvesborg

forts

CONVALLARIA 18.10.40

Crew list forts

Ie styrman Wilhelm Öberg, Onsala församling, f - 83 ([illegible]) (18.1.4

2e styrman Erik Fridlund, Nättraby, f -08

3e styrman Hans G Hansen,Vardö, Norge, f -04

Chief Hugo Leonard Hedin, Malmö, 27.11.05 (8.1.40)

2e maskinist Hilding Ivar Jonasson, Mörrum, f -92 (11.6.39)

3e maskinist Wilhelm Löbrot, Bergen, f - 89

Stuert Karl Hilding Hell, Nyhamnsläge, 17.10.95 (Omkom på Ada Gorthon 42)

Kock Arvid Åkesson, Ystad, f -14

Mässuppassare Ludvig Österberg, f -20

Matros Hjalmar Magnusson, f-86 Halmstads sjömanshus

Matros Frans Gillberg, f -01 Karlskrona -"-

Matros Robert Håland, Bergen, f- 99

Lättmatros C.A,Norrman, f- 20 Halmstads sjömanshus

Lättmatros Rolf Jönsson, f -22 -"- -"- (28.3.40)

Jungman Leif Ranesson, f -20 -"- -"- -"-

Jungman Erik Hallgren, f- 21 -"- -"-

Eldare H.Andersson, f-12 Malmö sjömanshus

Eldare Salomon Hult, F -05 Karlstad sjömanshus

Eldare Andreas Spulis,Riga, f -10

Lämpare Kay Gunlinge,Köpenhamn, f- 20

Smörjare Hjalmar Falk, f- 08 Kristianstad sjömanshus

Smörjare Einar Gerhard Petterson, f- 11 Hälsingborgs sjömanshus

7

Sjöförhör & sjöförklaring på vicekonsulatet i Newcastle o/Tyne den 12.11.40 kl 09

Bisittare: Befh S.H.Jiewert från Gunborg & befh G.Larsson från Janus Båda torpederade.

Befh Öhrström: Konvojen totalt mörklagd. Kl.4.10 tors 17.10 tillkallades jag av 2e styrman som meddelade att fartyget akter om oss torpederats. Jag gick upp på bryggan. Strax därefter torpederades ytterligare ett fartyg längre in i konvojen på STB sida. Eskortfartygen började genast jaga ubåten eller ubåtarna och fällde sjunkbomber medan konvojen fortsatte på zigzagkurs med full fart. Kl.00.10 den 18.10 torpederades ett fartyg på vår BB-sida något akterut. Fortsatt på zigzagkurser. Kl.19.40 då jag befann mig på bryggan inträffade plötsligt en våldsam explosion på BB-sdidan mitt för lucka 4. Av den våldsamma explosionen rusade hela besättningen upp på däck och order gavs om omedelbar sjösättning av livbåtarna som hängde utsvängda. Efter 2-3 minuter var båda båtarna sjösatta utan missöden med hela besättningen,23 man. Själv befnn jag mig i STB båt. Förutom båtarna fanns 2 flottar ombord. Vid toppederingen stod jungman Ranesson till rors och utkiken stod på backen. Mörkt, mulet,god

CONVALLARIA 18.10.40

sikt. Ingen manöver slagits på maskintelegrafen eftersom det tydligt märk att maskinen rusade våldsamt omedelbart efter explosionen för att sedan stoppa. Bruk av radiosändare var förbjudet i konvojen. Certifikat att sköta radiosändaren innehades av befh själv.

Ie styrman Öberg: Frivakt . Rusat från sin hytt midskepps ut till BB båt som sjösattes på 3 minuter med hela sin besättning utom 2 man som gått i SBB båt. Fartyget sjönk c:a 15 minuter efter explosionen.

Chiefen Hedin: Var i min hytt midskepps. Explosionen åtföljdes av en våldsam skakning och det elektriska ljuset slocknade. Jag rusade up på däck och stannade ett ögonblick midskepps vid uppgången till båtdäck. Jag såg til att en del av besättningen begav sig till STB båt och jag kom själv med STB båt som sjösattes efter c:a 5 minuter utan missöden.

2e styrman:Fridlund: Frivakt. Min hyttdörr slets bort vid explosionen och andra skador uppstod. Rusat till STB båt.

2e maskinist Jonasson: Vakthavande i maskin. Ljuset slocknade och maskina började ruda men jag stoppade den. Maskinrummet fyllts av explosionsrök och vatten rusat in från tunneln. Rusat upp på däck och till STB båt.

Smörjare Petterson: I eldrummet vid explosionen. Durken sviktat och ljuset slocknat. Elden kastats ut ur eldstäderna. Dörren till maskinrummet slet bort. Rusat upp på däck till BB båt.

Lättmatros Jönsson: Var på bryggan. Just läst av loggen efter att ha stått utkik på backen. Fullständigt mörklagt ombord. Rusat till BB båt som sjösatts på c:a 6 minuter tack vare att det funnits långsplits på taljan.

Jungman Ranesson: Stått till rors från kl .19.30 och styrt rak kurs ~~xxxxxxx~~ från denna tidpunkt fram till det explosionen inträffat. Vid explosionen gick ratten av sig själv BB. Skyndat till BB båt och hjälpt till vid sjösättningen. Sjösättningen tagit c:a 5 minuter eftersom taljorna inte löpte eftersom de var splitsade med 3½" ända på 3"-tums.

KK memorial 29.1.41

Torpederat under gång i konvoj av okänd u-vattensbåt utan varning.

Ex officio
Bo Bergström

UD HP80c 3513

Telegram London till UD 21.10.40 kl.14.21

324 Steamer Convallaria torpedoed and probably sunk number survivors not yet known = Sw. Consulate general

Dito 21.10. kl 18.02

Entire crew landed safe scottish port = Sw. Consulate general

---

UDHP80c 3509 Convallaria krigskaskoassurerad för 900.000:- kr

CONVALLARIA 18.10. 40

Fem man från Convallaria var påmönstrade Sv.Lloyds ss Mansuria som den 4.4.41 avgick från Liverpool mot Petsamo (Se 7.7.41)
De 5 var befh Öhrström, chifen Hedin, 2ä maskinist Johansson,stuert Hell och matros Hjalmar Magnusson.

SKN EIII 188 Effekter

Rederiet enligt räkning till SKN 21.8.41 utbetalat 15556:71 för effekter. Nedräknat till 14200:- av SKN.
Kapten Öhrström den 29.5.41 utkvitterat 935:- i Hälsingborg för sina instrument bland vilka han tagit uppp fickur med kedja 78:-
" Fickuret med vidhängande kedja användes vid torpederingstillfället som "zig-zag"- klocka och var därför upphängd på bryggan."
Eldare Spulkis fick 337:50 först i september 1946 sedan han begärt ersättning med 1314:- kr vid Svenska konsulatet i London.
Spulis och befh listor är de enda som finns i mappen på SKN.

Kollision i konvoj 3.8.40

3.8.40 på resa St.Georges,N.F. till Ridham Dock med ~~pappersved~~ kolliderade Convallaria kl 15.10 i tjocka i konvoj 1½'N. Stroma fyr i Pentland Firth med m/t Donax av London och fick BB utsvängda livbåt krossad . Anlänt till Methil redd kl 19 den 4.8.

Egna noteringar

SÄNKT AV U-46, Engelbert Endrass

Convallaria sänktes av U-46,Engelbert Endrass, i konvoj Sc7 på lat.N 57 22' long W 11 11'kl 21.04 den 18.10.40. (Se Gunborg 18.10.) Endrass hade den 26.9.40 sänkt Siljan och sänkte den 20.10 m/t Janus och i mars 1941 Castor och Liguria. Sc7, en långsam 34-ships-convoy, eastbound, anfölls i skymningen 18.10 av U-99,Kretschmer och 6 andra ubåtar som penetrerade den svaga eskorten (4 fartyg) och sänkte 17 fartyg i en orgie vid midnatt. Knappt hade denna natt ljusnat i dag så anföll U-47 Prien och 5 andra ubåtar den HX79, en snabbgående konvoj med 49 fartyg och sänkte 14 fartyg.Många ubåtar hade gjort slut på sina torpeder när östgående HX79a kom in i samma farvatten och förlorade 7 fartyg. - Endrass blev sänkt 21.12.41 NO Azorerna med sjunkbomber av HMS Deptfird och Saphire, men endast 5 man gick med i djupet.Endrass och övriga blev krigsfångar.

Utdrag ur Donald MacIntyre:" The Battle of the Atlantic" (1961)

Konvoj Sc7 avgick från Sydney den 5.10.40. 35 äldre långsamma fartyg vars konvojfart inte översteg 7 knop såvida inte vädret var särskilt gynnsamt. Konvojen gick som en bredfrontad rektangel med 5 kolonner om 4 fartyg i varje och 3 kolonner med 5 fartyg i varje,de sistnämnda gick i mitten

CONVALLARIA 18.10.40

av konvojen. Avstånd mellan kolonnerna 7 kbl och inbördes avstånd ixkxxx i kolonnerna mellan fartygen 3 kbl = 600 yards. Väl samlad täckte konvojen en yta av 5 kvadrat-miles. Denna formering erbjöd ubåtarna minsta möjliga målyta. Konvojen leddes från the commodore ship, Assyrian, genom flaggsignaler på dagen och ljussignaler nattetid. Nödgir för samtliga fartyg var 45 grader BB eller STB. Vad avgången från Sydney hade Sc7 endast ett eskortfartyg, HMS Scarborough, commander N.V.Dickinson, em slup som byggts för patrulltjänst i fredstid på avlägsna utposter i Imperiet. Scarborough hade anlänt till Sydney några dagar innan Sc7 skulle avgå, efter att ha upplöst konvoj OB 216 den 21.9 på W17 sedan ubåtar sänkt 6 av de 20 fartygen på kvällen den 20.9. Scarboroughs män tyngdes av en känsla av yttersta meningslöshet i sin insats mot de gäckande och skickliga ubåtsflockarna. - Den 9.10 blåste en storm upp från söder och konvojen kom i oordning. Fyra Great-Lake-ships tappade kontakten med konvojen, 3 av dem sänktes av ubåtar. Under de följande dygnen kunde inte konvojen hålla mer än 6 knop. I skymningen den 16.10 mötte på W 21 3"′ två eskortfartyg, det var Scarboroughs systerfartyg,HMS Fowey, och en ny korvett av Flower-klassen, H.M.S Bluebell. Dessa 3 fartyg, som aldrig arbetat tillsammans förut och som inte hade någon utarbetad plan att gå efter vid ubåtsanfall, tog upp sina positioner runt konvojen. Scarborough på BB bog, Fowey på STB bog, Bluebel akterut. Radiokontakten dem emellan var sporadisk och otillförlitlig,och avståndet mellan dem tillät mer än väl en ubåt att ta sig in i konvojen oupptäckt även vid fullmåne över ett lugnt glittrande hav. Det var fullmåne denna natt. På konvojens BB-sida låg U-48,Hans Rösing, som i sin kikare betraktade konvojens silhuetter och bedömde dess kurs och fart. Denna information sändes ubåtshögkvarteret vidare till andra ubåtar, U-100, U-28, U-46, U-99, U-101 och U-123 vilka från vattnen runt Rockall dirigerades till platsen. Rösings U-48 kunde inte vänta utan avsköt kl.04 en salva av torpeder mot konvojen. HMS Fowey, Lieutn.commander Robert Aubrey, befann sig på konvojens STB-sida då 2 avlägsna explosioner skakade fartyget och en avlägsen nödraket sågs på himlen. Aubrey slog full frat med kurs mot konvojens BB-sida för att förenassig med Scarborough. Tillsammans svepte de längs konvojens BB-sida medsina Asdics utan att få någon kontakt. Under tiden tog HMS Bluebell ,lieutn.commander S.E.Sherwood, upp överlevande från 2 torpederade fartyg. Convoy commodore,vice-amiral L.D Mackinnon, i Assyrian hade omedelbart vid attacken beordrat 45° STB gir . Med eskorten upptagen på annat håll var nu konvojrn helt utan skydd. I gryningen anslöt sig Scarborough åter till konvojen medan Fowey fortsatte att söka efter ubåtarna. Scarborough hade just återtagit sin positio station när en patrullerande Sunderlandflygbåt rapporterade att en ubåt just attackerade på konvojens BB-sida "just beyond the horizon." -

Egna noteringar

CONVALLARIA 18.10.40

Scarborough satte genast kurs ditåt och konvojens 30 fartyg var åter utan skydd. Lyckligtvis hade U-48, som tvingats dyka på grund av Fowey och Scarborough och som åter tvingats ner av flygbåten, förlorat kontakten med konvojen. Scarborough sökte förgäves i ett dygn i området som flygbåten hade rapporterat. När han sedan skulle förena sig med konvojen nästa dag lyckades detta inte. Toppfarten var 14 knop och Scarborough tog ingen del i vad som senare hände konvojen. HMS Fowey slöt åter upp vid konvojen på e.m. den 17.10. och efter mörkrets inbrott kom även Bluebell som intog sin plats på konvojens BB-sida medan Fowey gick om STB. Samma kväll lokaliserades konvojen på nytt av U-38, Liebe, som vid midnatt tagit upp position på konvojens mörka sida som var klar silhuetterad mot månskenet. I vägen fanns dock korvetten Bluebell. U-38 närmade sig och sköt strax efter kl 01 den 18.10 en salva torpede4r av vilka endast en träffade fartyg nr 3 i BB lonn, ss Carsbeck, som dock flöt på sin trälast. HMS Fowey gick genast över till BB-sidan för att hjälpa Fowey leta efter ubåten. Båda dessa fartygs toppfart var 14 knop, betydligt mindre än en ubåts i ytläge. Just då fick konvojen eskortförstärkning av HMS Leith, en slup, commander C.R. Allen, R.N., och korvetten HMS Heartease, lieutn. commander F.J.R North, R.N.R. -Leith tog upp överlevande från Carsbeck vars befh och några man var kvar omnord och kunde hålla maskin och pumpar igång så att Carsbeck gjorde 6 knop, sitt vattenfyllda förrum till trots. Strax efter 01.30 avsköt U-38 Liebe en salva medn Commodoren på Assyrian såg i tid en torpedbana närma sig om BB och och beordrade med gröna ljussignaler konvojen att gira 45° STB. Inget fartyg träffades. Konvojen återtog sedan sin kurs. - På f.m den 18.10 tog Leith upp befh och 18 man från estniska ss Nora som sänkts 5 dygn tidigare. Inget hände under dagen men en vargflock slöt upp, bla U-100 Schepke och U-99 Kretschmer, 2 av de mest framgångsrika tyska ubåtsbefh. Kretschmer beslutat sig för att ta sin båt in i konvojen där han kunde välja sina mål på nära håll. Då solen sjönk under horisonten avvaktade ubåtarna mörkrets inbrott på behörigt avstånd. Havet låg lugnt, krusat endast av en lätt SW bris. Framför konvojen gick Leith i vida svepande rörelser. På STB bog Bluebell. Fowey sökte akter om konvojen i hopp om att avvärja skuggande ubåtar. Då mörket föll beordrades från Assyrian 40° STB gir i hopp om att ubåtar i närheten inte skulle observera detta. Men inget kunde avvärja konvojens öde. Kl 20.15 torpederades Convallaria som gick som nr 2 i andra kolonnen från BB räknat. På denna sida fanns ingen eskort eftersom Fowey ännu inte återkommit. HMS Leith gick över till denna sida, "firing Star-shells", och fortsatte utåt i 10 minuter innan hon vände in mot konvojen igen utan att ha siktat något. Leith finkammade området runt den plats där Convallaria sjunkit. Gick sedan Fowey till mötes. Fowey hade tagit upp Convallarias folk och udder tiden var konvojen åter helt utan

CONVALLARIA 18.10.40

näreskort, frånsett HMS Bluebell. Vargarna slöt upp. Strax efter kl 22 kom en serie explosioner. U-99 på 700 meters avstånd fått in en fullträff på ett fartyg på c:a 6500 ton som sjönk inom 20 sekunder. U-99 fortsatte sedan in i konvojen och asvköt förtuberna , men ingen träffade på grund av felberäkning av gyrovinkeln. Ett fartyg skjutit upp en vit Star-raket och satt kurs rakt mot U-99, som tvingades sätta högsta ytfart och gå ut ur konvojen. Det förföljande fartyget skjutit med sin kanon och återtagit sin plats i konvojen. -Kl 23.30 sköt U-99 en torped mot ett stort last-fartyg som undgick träff genom att gira . Torpdenen gick för om henne och exploderade vid förmasten på ett ännu större fartyg c:a 1700 meter längre bort vars förskepp hastigt börjat sjunka under ytan. 23.55.sköt U-99 en torped mot en 6500-tonnare på 750 meters avstånd och träffade mitt för förmasten. Explosionen följdes av en andra explosion med en hög orange-röd flamma från förstäven till bryggan och rök som steg upp till 200 meters höjd. Förskeppet tydligen helt slitits sönder. Fartyget fort-satte att brinna med grönt sken och enorma rökmassor. Torpeder från andra ubåtar hördes ständigt detonera. U-99 måste kl 00.15 sätta full fart mot SW när 3 eskortfartyg närmade sig på linje skjutande Star-raketer som inte tjänade något till i det klara månljuset. U-99 gått för att anfalla konvojen akterifrån. Kl 01.30 torpederade Kretschmer ett fartyg och kl 01.55 ännu ett som sjönk på 40 sekunder. Han avfyrade 3 torpeder mot ett fartyg av vilka en träffade för om bryggan och sänkte henne. Strax före kl 04 träffade U-99 Kretschmer med sin sista torped ett trälastat fartyg som inte sjönk varför U-99 slöt upp för att sänka henne med kanon. Dock hann U-123 före och sänkte vraket med sin kanon och U-99 måste sätta kurs mot Lorient. I gryningen 19 10 var konvojen praktiskt taget skingrad. För eskorten hade det varit en natt av skam och frustration. Fowey och Leith sökt akter om konvojen och Fowey tagit upp Shekatinas bsättning. På återvägen stötte Fowey på en anhopning av vrakgods och livbåtar från vilken han tog upp besättningen från holländska Boekolo som hade blivit topedderad när hon stoppat för att rädda överlevande från Beatus. HMS Leith som fortsatt längre akter om konvojen stötte på 4 sjunkande fartyg liggande tätt ihop med HMS Blubell standing by vid dem. Det var Empire Minivier, Gunborg, Niritos och Beatus. Just då siktades för första och enda gången från Leith en av ubåtarna i ytläge och Leith och Bluebell satte högsta frat och sköt upp Starraketer för att lysa upp området. Ubåten dök och på grund av den föråldrade Asdic-utrustningen och besätt-ningens ovana vid apparaturen förlorades all kontakt med ubåten. Överallt drev vrakgods, sönderslagna flottar och vattenfyllda livbåtar. Leith kl 11.50 satt full fart efter sin försvarslösa konvoj medan Bluebell fortsatt ta upp överlevande. Kl 12 siktat Fowey som just tagit upp över-

CONVALLARIA 18.10.40

levande från Shekatina och Boekolo. Sedan siktat ännu ett flytande trälastat fartyg, ss Blairspey, som sökte fortsätta ensam för egen maskin och som faktiskt nådde Engelsk hamn. Fortsättande i konovojens spår tog Leith upp överlevande från Assyrian, bl.a. amiral Macinnon,och från Soesterboeg och Empire Brigade. Leith fortsatt att söka efter konvojen men i skymningen 19.10 var horisonten fortfarande tom. HMS Fowey hade bättre lycka och hade i gryningen 19.10 fått 8 fartyg i sikte som hon samlade ihop och utsåg befh på ss Somersby som commodore för dem. På e.m. försämrades vädret och regnbyar satte ner sikten till 200 yards. I gryningen den 20.10 var alla fartygen utom synhåll utom ett som Fowey hela natten hållit kontakt med. Men fartygen var nu väl inne i North Cahannel och kom i hemn ett efter ett. Av 34 fartyg som avgått från Sydney hade 23 sänkts. Medan SC7,sx överlevande fartyg nådde North Channel mötte konvoj HX 79 ett liknande öde. (Se Janus)

"Utdrag ur Paul Lund's ! Night of the U-boats"(1973)

Kl 21.04 den 18.10 torpederade U-46 Convallaria. Explosionen kastade däckslast högt upp i luften, och Convallaria började genast sjunka med aktern före. Inom 3 minuter var båda livbåtarna i sjön. 8 minuter efter explosionen sjönk Convallaria omfluten av däckslast, men backen förblev synlig i vertikalläge i ytterligare 15 minuter innan hon med en suck försvann ner i tusentals fathoms av nattsvart Atlant. HMS Leith som gick före konovojen, hade vänt vid explosionen och kom rusande med full fart längs konvojens BB-sida, avfyrande Starlysraketer för att illuminera det månbelysta havet. Från HMS Fowey, långt akter om konvojen på Asdic-svep, observerades raketerna och hon satte kurs tillbaka, men hon var en timmes gång akter om konvojen och hade lång väg att gå. Då 2 livbåter siktades föröver stoppade Fowey,commander Aubrey, mot givna order, för att ta upp överlevande i hopp om att av dem få veta vad som hänt i konvojen. Det var Convallarias båtar. En svensk officer sade till Aubrey på bryggan, " There was a big bang and I jumped for thel yollyboot." - Kl 20.20 torpederades Beatus lastad med stålbalkar och trävaror. Hon tog 40 minuter på sig att dö. Kl 21.12 torpederades Shekatina, kl 22.05 Empire Minivier Vid midnatt var Fowey packad av överlevande, mer än 150 man från Convallaria Shekatina,Boekolo. Ombord på Bluebell fanns 203 överlevande. Både Fowey och Bluebell kom in till Gourock kl 18 söndag 20.10. ".

SE ÄVEN GUNBORG 18.10.40

Hem med Mansuria 1941

Befh Öhrström, chiefen Hedin och stuert Hell mönstrade 1.4.41 i Liverpool på ss Mansuria för hemresa via Petsamo . Den 7.4. bombades Mansuria av ett

Convallaria 18.10. 40

tyskt plan vid Norska kusten och fick länge ligga kvarhållen i Bodö, men till sist kom de 3 hem till Sverige. Hell var bland de döda då Ada Gorthon torpederades vid Öland av en rysk ubåt 22.6.42 - Hedin överlevde kriget i aktiv tjänst i Gorthonkoncernen och kapten Öhrström var sedan i 16 år befh på ss Mathilda av Norrköping.1957 blev han befh i Norinda av Höganäs, 1958 på m/t Havborgav Landskrona och fyllde 60 år den 16.9.61 som befh på m/t Leoborg av landskrona.

HISTORIK

Lastångare på 1996 brton byggd 1921 vid Verschure & Co Sheepswerk i Amstedam av stål . L.85.2 B.12,2 Tillhörigt RedAB Activ (Joh.Gorthon) i Hälsingborg för vars räkning hon byggts. Fick ett blomsternamn som rederiets övriga fartyg. Comvallaria = Dalarnas lilja. Singledäckad. 2800 dw. 775 ihkr. Högsta provtursfart 10 knop. - På resa Port Talbot-Halifax i okt 38 försenades ångaren i 14 dagar sedan roderkvadranten bräckts i storm. Hon drev redlös i flera dygn medan besättningen ordnade en provisorisk handstyrningsanordning så att hon kunde fortsätta med halv fart. Vädret var hela tiden lika hårt, den ena stormen avlöste den andra, men Convallaria klarade sig utan assistans och med små ovanbordsskador. - Den 23.11.38 på resa Kanada-Barry Dock med trälast fick hon i orkanartad SW storm på Nordsjön stora ovanbordsskador och kom in till Barry med svår slagsida. STB -sidan av bryggan var krossad, aktermasten krökt, 2e styrmans hytt förstörd och befh skadad efter att ha kastats över hela bryggan och slagit ansiktet i barriären.

AXEL JOHNSON 19.10.40

KOLLISION MED NORSKA RAVNEFJELL UNDER UBÅTSANFALL MOT KONVOJ HX 79

Rapport

Avgick fre 4.10.40 från Montreal Vis Sydney, N.S destinerad till Liverpool Rumslast av 6245 ton stål, koppar, maskingods och majs, samt på däck 69 ton truckar till 2 meters höjd för & akter. (Some trucks carried on deck). 679 ton bunkers/ 8 ton per dygn. Djupg F 24'3" - A 26'2" . 43 ombv. Lör 19.10 i konvoj (HX 79) kl 23.23i konvoj under ubåtsanfall i mörker med mulen luft kolliderat med norska ss Ravnefjell. Befh & 2e styrman på brygga Utkik på bryggan. Axel Johnson var vid kollisionen under BB-gir och gav före kollisionen BB-signal (2 stötar med sirenen) medan Ravnefjell gav fle korta stötar i ångvisslan. Axel Johnson fått intryckningar å STB bog, förstäv och spant intryckta och vridna, läckage i förpiken och STB båt nr 1 något skadad.

Journalutdrag

Ons 9.10 kl 01.10 avgått från Sydney, N.S i konvoj.

Lör 19.10 c:a kl 23.15 torpederades ett tankfartyg med konvojnummer 91. Strax efteråt torpederades ett annat tankfartyg med konvojnummer 61. Omedelbart efter torpederingen gavs från Commodore vessel signal om 40° BB gir.- Medan Axel Johnson, som hade konvojnr 74, men beordrats till station 73, låg underdenna gir, som norska ss Ravnefjell, som hade konvojnr 73, men beordrats till station 72, närmande sig Axel Johnson tydligen ur manövertillstånd. För att undvika kollision gavs ombord i Axel Johnson BB-signal samtidigt som rodret lades dikt BB samt full back slogs på BB maskin. Strax efteråt, för att öka giren och ej kamma Ravnefjell midskepps gavs sakta fram på STB maskin Kl 23.23 kolliderade Axel Johnsons förstäv med Ravnefjells BB bog varefter fartygen svängde bredsidorna mot varandra. Rundpejling visat läckage i förpiken.

Ons 23.10 kl 18 anlänt till Liverpool och förtöjt i Hornby Dock med bb-sidan mot kajen.

Liverpool 24.10.40

Ch Thydén.
Befh.

Maskindagboken den 19.10.40

Babords huvudmaskin	Styrbords huvudmaskin
Stopp, SF, Stopp 23.20	Stopp 23.20
Full back 23.21	Sakta fram 23.22
Stopp 23.23	Stopp 23.23
SF , halv fram 23.25	Halv fram 23.25
Full fram 23.30	Full fram 23.30 Stopp 23.33
Halv fram 23.50	Sakta fram 23.50
Full fram /Halv fram 23.55	Full fram /Halv fram 23.55

AXEL JOHNSON 19.10.40

Sjöförklaring på vicekonsulatet i Liverpool 31.10.40 kl 11

Vicekonsul Edward A Behrend.

Sakkunniga: Befh på Vaalaren, Knut Berner Samuelsson & befh på Anten, Ralf William Nordin (Nordin var befh på Anten då hon torpederades 23.11.40 och befh på Vaalaren då hon försvann med man och allt i början av april 1943) Nordin f. 6.4.89 i Helsinki

Befh Tydén: Axel Johnson avgick från Montreal 4.10. Some trucks being carried on deck. Loaded speed 12½ knots. Left Sydney, Cape Breton 9.10 in a convoy for UK. Navigated in accordance with the rukes of the convoy, instructions having been received at Sydney, C.B. She zigzagged from time to time following orders received from the commodore convoy ship. Nothing of importance ocurred until late in the evening of October 19th. As night came on it was rather dark and at about 11.15 p.m the master, who was on the bridge, saw a tanker in the convoy being blown up. Immediately afterwards he saw the explosion from another tankship, both apparently having been torpedoed. Order were thereupon received from the commodore ship to change course 40° to port and the helm was immediately puthard to port. As the vessel swung under this helm it was observed that the Norwegian ss Ravnefjell was approaching. The Ravnefjell was clearly seen in the light of the enormous fires from the two torpedoed tankers. She continued to come closer to the Axel Johnson and it became clear there was danger of a collision. Meantime, port engine had been put full speed astern and helm left hard to port. Shortly afterwards, in order to increase the swinging with a view to avoiding striking Ravnefjell amidships, the STB engine was ordered slow ahead. At 11.23 p.m the 2 vessels collided, Axel johnsons stem and STB bow striking Ravnefjells port bow. Thereafter both ships swung and came straight alongside each other.

In answer to questions put bythe experts the master answered that approx. one minute before the collision some short blasts were heard from Ravnefjells whistle and 2 red lights were observed on her. It was a swell xxxxx running, not much wind. All navigating lights were extinguished. After the explosion of the 2 torpedoed tankers the ships in the convoy were brilliantly lit up by the huge fires from these vessels. The convoys speed, before the order came to turn 40° to port, was about 7½ knots but ought normally to have been 9 knots. Axels Johnsons speed at the time of the collision was dead slow. On the bridge were also the 2d officer Möller, the wheelsman and the lookoutman. 2 look-outmen wereposted om the F'cable i.e the boatswain and A.B Nils Helmer Eriksson. The impactwas so severe that Axel Johnsons STB side and stem sustained considerable damage but only a

AXEL JOHNSON 19.10.40

slight leak was discovered in the forepeak. The master previously had observed that Ravnefjell had difficulties in keeping her station in the convoy and had been dragging behind on several occasions.

2d Officer Möller: Saw 2 tankers being torpedoed around 11.15 p.m and immediately afterwards the commodore ship signalled emergency turn 40° to port. He then saw the Ravnefjell 1/4-mile distant coming nearer and a little later he obeserved 2 reddlights on Ravnefjell shortly before the collision When the 2 tankers were torpedoed the Axel Johnsons engines were stopped. A little later her port engine was reversed and afterwards the STB engine put slow-ahead in order to get her to swing quicker. Nothing more could be done to avoid the collision.

Chief engineer Norstedt: On watch inthe engine room late in the evening when a sailor came down to tell him that two tankers in the convoy had just been torpedoed. Norstedt referred to the engine log extract. After the collision he went up on deck but shortly afterward returned tothe engineroom.

AB Sjölander: At the wheel. After the torpedoing of the 2 tankers the master ordered the helm hard to port. When the vessel was swinging round under porthelm he saw the Ravnefjell. Shortly after the collision Axel Johnson proceeded in the convoy.

AB Hansen: Look-out-man on the bridge but when the torpedoing ocurred he was sent by the 2d officer to warn the crew to stand-by and returned to the bridge shortly before the collision. He saw a red light on Ravnefjell

AB Nils Eriksson: Was on the f'castle, off duty, when the tankers were torpedoed 11.23 p.m. He went round to warn the rest of the crew and returning to the f'castle shortly before the collision, he saw 2 red lights on the Ravnefjell.

Boatswain Pettersson: He was on the f'castle off-duty and heard Ravnefje whistle blowing and saw a red light on her a minute or two before colli

The experts in writing declared that:" We are satisfied that it was impossit for those responsible onboard the Axel Johnson to avoid the collision and would state that conditions of navigation in convoy during darkness were undoubtedly very difficult --- Discipline and behaviour of the crew onboard the vessel were in every way satsifactory."

Liverpool 31st October 1940

KK memorial 3.2.41 (Sjöförkl inkom KK 21.1.41 via Londonkonsulatet)

Orsak: Kollision till sjöss i konvoj (ingen närmare position finns) orsakad av undervattensbåts attack.

Ex officio
Erik O Bergström

AXEL JOHNSON 19.10.40

Crew List

Befh Christian Harald Tydén, Partille, 28.8.92 Ljung (1.4.39)

1e styrman John Ferdinand Näslund

2e styrman Erik Torkel Möller, Landskrona, 3.3.08 Ystad (11 mån ombord)

3e styrman Folke Agnhammar

Telegrafist John Elis Molin

Timmerman Edward Mauritz Johansson

Båtsman Oscar Torwald Pettersson, Tjärnö, 18.2.94 Tjärnö

Matros Nils Helmer Eriksson, Tuna, 6.2.12 Tuna (14 mån ombord)

Matros Stig Olof Sjölander, Gtbg, 8.7.15 Skellefteå (4½ mån ombord)

Matros Arvid Gustafsson

Matros Gunnar Wilhelm Olsson

Matros Andre Lucien de Palmenaer

Matros Emil Hansen, 29.9.18 Storelv, Norge (18.8.40)

Matros Petrus Paulus Massin

Lättmatros Sven Larsson

Lättmatros Bror Roland Ståhl

Lättmatros Ernst Bertil Johansson

Chief Ture Gustaf Norstedt, Malmö, 28.4.00 Malmö (April 39)

2e maskinist Nils Erik Bagger-Jörgensen

3e maskinist Nils Fritjof Möller

Frysmaskinist Johan Edvard Skogsberg (Hittad död julafton 1940 i 3e klass låsta badrum där han hängt sig. Han längtade hem. Självmordet tillskrevs " nervous breakdown according to war conditions ")

Elektriker Johan Valdemar Olsson

Svarvare Urban Gillis Svensson

1e motorman Alexander Loorents

1e motorman Harbo Johansen

1e motorman Bror Anders Odelius

2e motorman Clarence Sven Magnusson

2e motorman Torsten Lennart Petterson

2e motorman Erik Gunnar Pettersson

2e motorman Stig Oscar Torgny Jansson

2e motorman Almas Eskola

2e Motorman Karl Thorleif Thor

1e steward John Edwin Johansson

2e steward Sven Gunnar Svensson

Köksmästare Erik Anselm Berglund

2e kock John Bernhardsson

3e kock Gösta Helmer Jönsson

Kockelev Ture Per Erik Andersson

Forts

AXEL JOHNSON 19.10.40

Crew list forts

Salongsuppassare Uno Mauritz Bengtsson

Uppassare Sven Ivan Sixten Svensson

Mässuppassare Alf Inge Östling

Städerska Ester Natalia Lindberg

SKNEIII vol 189 Survey Report

Skadorna besiktigats i Holby dock i Liverpool efter ankomsten dit av Lloyds expert D Forsyth, HORNBY rederiets representant H Dilworth, Ravnefjells ombud D Nicol och fartygets befäl.

Plåtarna nämast stäven i stråk 1-5 måste delvis förnyas, skador på stäv och 3 spant om STB, div skador i förpiken STB livbåt (förliga) fått 7 spant knäckta och 2 plankor splittrade på BB-sidan samt 2 flyttankar bucklade.

-Axel Johnsson dockades FÖRTÖJT i Holby Dock, Liverpool kl 18 den 23-10 för besiktnir

Sedan lossat i Liverpool 24-10 - 11.11 40 då hon skiftade till Hutchinson Dock. Under tiden 29-10 - 7-11 ägde provisorisk reparation rum med bla en cementkista inbyggd i förpiken.

Ravnefjells skador

Ravnefjell av Bergen besiktigades i torrdocka i Greenock den 22.11.40. på begäran av SKN genom Wm Wilson & Co. Omfattande plåtskador på förkant av lucka 1 BB omfattande bordläggning, spant ett långt ner under VL. Ballastpumpen varit i arbete oavbrutet efter kollisionen för att hålla Rum I länstenar läns, Ravnefjell var utlossad 26.11, reparation börjat 21.11, låg i docka 9-21.12.40, rep avslutats afloat 31-12-40, avgåttt till Lagos. Under resan läckte olja ut från No 1 tank p.g av skador vid kollisior

---

Egna noteringar 13 fartyg av 49 sänkta i HX 79.

Konvoj HX 79 bestod av 49 fartyg lastade med American military supplies och eskorterades av en jagare, 2 korvetter, 2 slupar och 4 armerade trålare vilket var en starkt eskort ffför att vara hösten 1940. En Holländsk ubåt O-14 ingickäven på prov i eskorten för att bekämpa ubåtar som kommit in mellan konvojens kolonner, men den visade sig total ineffektiv mot ett Wolfpack. Bland de ubåter som angrep HX 79 natten till den 20-10.40 var bl a Prien och Endrass och Schepke ~~xxxxxxxxx~~ och ett svenskt offer blev m/t Janus av Stockholm, tillhörig samma rederi som Axel Johnson. 1/5-del av konvojen sänktes under de 5 timmar ubåtarna löpte amok ~~xxxx~~ mellan ~~kxx~~ kolonnerna inne i konvojen. Kl 23.18 torpederades M.T. Sitala ~~xxxxx~~ som gick främst i kolonn nr 7.

Kl 23.22 Torpederades Wandsby och 60 sekunder senare Ruperra Kl 23.40 träffades La Estancia. Alla 3 fick torpederna midskepps BB Det var i detta

AXEL JOHNSON 19.10.40

kaos. Axel Johnson och Ravnefjell kolliderade i skenet från jättelika bränder runt 2 torpederade tankfartyg. Janus bröt sig ur konvojen i förlitan på sin höga fart men mötte sitt öde kl 04.20 den 20.10.- Ravnefjell träffades xxxxxxxxxxxxxxxxxxx av en torped som inte exploderade och i den förvirring som härskade ombord med rusning till livbåtarna övergavs även kommandobryggan vilket bidrog till kollisionen med Axel Johnson.. (Se brev 21.4.42 från Bramwell,Clayton & Clayton till Wm Wilson). 13 fartyg på 60000 ton sänktes denna natt vilket var en triumf för den tyska vargflockstaktiken mot konvojerna. (Skiss sid 110 Cosetllo: Battle of the Atlantic)

SKNEIII 189 Captain Tydéns Statement before Bramwell,Clayton & Clayton Solicitors & Notaries, Newcastle o/Tyne

We joined a convoy at Sydney,Cape Breton, Nova Scotia, and sailed from there 9.10.40 in fair weather. Later we joined up with 2 more convoys. About 54 vessels altogether in the convoy. My number was 74, but this was changed on orders from commodore ship,to no 73. I had station nr 73 but still carried my 74 number. Directly ahead of us we had Ravnefjell. Her original number was 73 but this was changed to 72 at the same time as we changed number. Ravnefjells station however was still directly ahead of us. On the evening of Oct 19th the weather was fine and clear but as night came in it was rather dark. No lights were shown in the convoy. At 23.15 (British summer time) I saw from the bridge an explosion on tanker No 71 which went on fire. The 2e mate was with me on the bridge along with an AB at the wheel and we had a boatswain and an AB on lookout on the F-castle head. The prescribed convoy speed was 9 knots but we rarely got more than 7½-8 knots and on the occasion i should saywe would be going about 7½ knots. Wind W 1-3, with a moderate W swell which caused the vessel to pitch. Astern of my vessel was the tanker "Athel Monarch", on our STB side the "Britanny" and on our port side the "Cabo Corso". Distance between columns 3 cables. Immediately after I had seen the the explosion of tanker No 71 , I saw another explosion from tanker No 61. Both vessels went on fire and sank, burning from stem to stern. The fires were so great that the sea allaround was ablaze. No 71 was right ahead of Ravnefjell and No 61 was was on the port side abreast of No 71. I do not know the names of either of these vessels. When these 2 vessels were torpedoed Ravnefjell was the 2 prescribed cables ahead of us. The mean course of the convoy wasmagnetic N 85° E, by compass N 80° E. Immediately after the 3 explosions the commodore signalled to the convoy to change course 40° to port and I immediately gave an order "Hard-aport 40°" and

and this was carried out by the man at the wheel. No whistle signals were blown for this reason as it was an order to the whole convoy. As our vessel was just completing her swing under the hard-a-port helm I noticed that Ravnefjell was apparently swinging round to port more than we were. I could clearly see this in the light of the enormous fires from teh 2 torpedoed tankres. I thought the Ravnefjell would correct her apparent overswinging to port by steadying or STB, but she continued to swing nearer to our vessel and I thereupon at about 23.20 gave the order for both engines to be stopped. Ravnefjell would then be about 1½-2 cables away. I rang the telegra and the engines stopped. These orders were all given practically at the same time 23.20. Ravnefjell was then seen swinging nearer to us and at 23.21, when she was about 1 cable distant, I gave an order " Full astern" on the port engine. I rang the telegraph and the order was carried out. Almost at the same time as I did this, I heard the Ravnefjell blow 5 or 6 short blasts on her whistle and put up 2 red lights on the bridge underneath each other, which I took to mean that she was not under control, which was the first indication of anything of the kind. By this s time our helm had been steadied from the previous hard-a-porting of 40m which meant she had gone off about 4 points, and I therefore ordered the helm hard-a-port again and this order was carried out and 2 short blasts were blown on our whistle. The "Full astern" on the port engine, the hearing of the short blast signals and the seeing of the 2 red lights from Ravnefjell all ocurred about the same time, i.e 23.21, and the Ravnefjell would then be about 3/4 of a cable away. Our 2 short blasts were given not only as a warni to the Ravnefjell but to the other vessels in the convoy that we were going to swing again to port and I had particularly im mind the vessels on our port side and astern of us. Ravnefjell still kept on swinging round nearer to us and a collision was inevitable and at 23.22 our STB engine was put "slow ahead" to increase our swing to port in order to avoid striking the Ravnefjell amidships. At 23.23, notwithstanding all we had done, the 2 vessels collided, the Axel Johnsons stem and STB bow striking the Ravnefjells port bow and after the collision the vessels swung alongside each other, our STB side against the port side of the Ravnefjell and in that position our forward port lifeboat was damaged. Just as the vessels collided both our engines were stopped. We both got clear of each other and Ravnefjell dropped out of the convoy while we proceeded with the convoy. The next day Ravnefjell came up again to the convoy and took the same station as she had before, but she had a heavy listto STB. She kept in the convoy until the vessels were disperded at a later stage. - Ravnefjell on several occasions before the incident had been dropping behind and not keeping her station, and when she joined the convoy the second time, she was doing it

Axel Johnson 19.10.40

still more,but possibly she had more difficulty on account of her STB list .The Slow ahead on the STB engine at 23.22 was only for one minute and would only give our vessel a speed of 2½-3 knots. Everything was done onboard my shipto avoid collision when it was realized by the signals blown bythe Ravnefjell and her 2 red lights that she was apparently in difficulties. I of course do not know what was wrong with the Ravnefjell but it seems to me that she could have stopped her engines, or stopped her violent swinging to port by steadying or starboarding ,but for some resaon I do not know of she did not do either. The angle of the blow would be about 30° leading forward on the Ravnefjell.

The rough sketch,which I have drawn, is the best I can giveof the position of the 2 vessels at various times.(Se Skissen)

No 1) Axel Johnson in her position astern of Ravnefjell.
No 2) is when she first hard-a-ported under the commodore signal.
No 3) was when we reversed on the port engine,hard-a-ported again and heard the short blasts and saw the red lights from Ravnefjell.
No 4) is when our STB engine was put slow ahead to avoid a stem-on-collision.
No 5) is the position at the time of the collision.
No 6) The position as the vessels came alongsdie after the first impact.

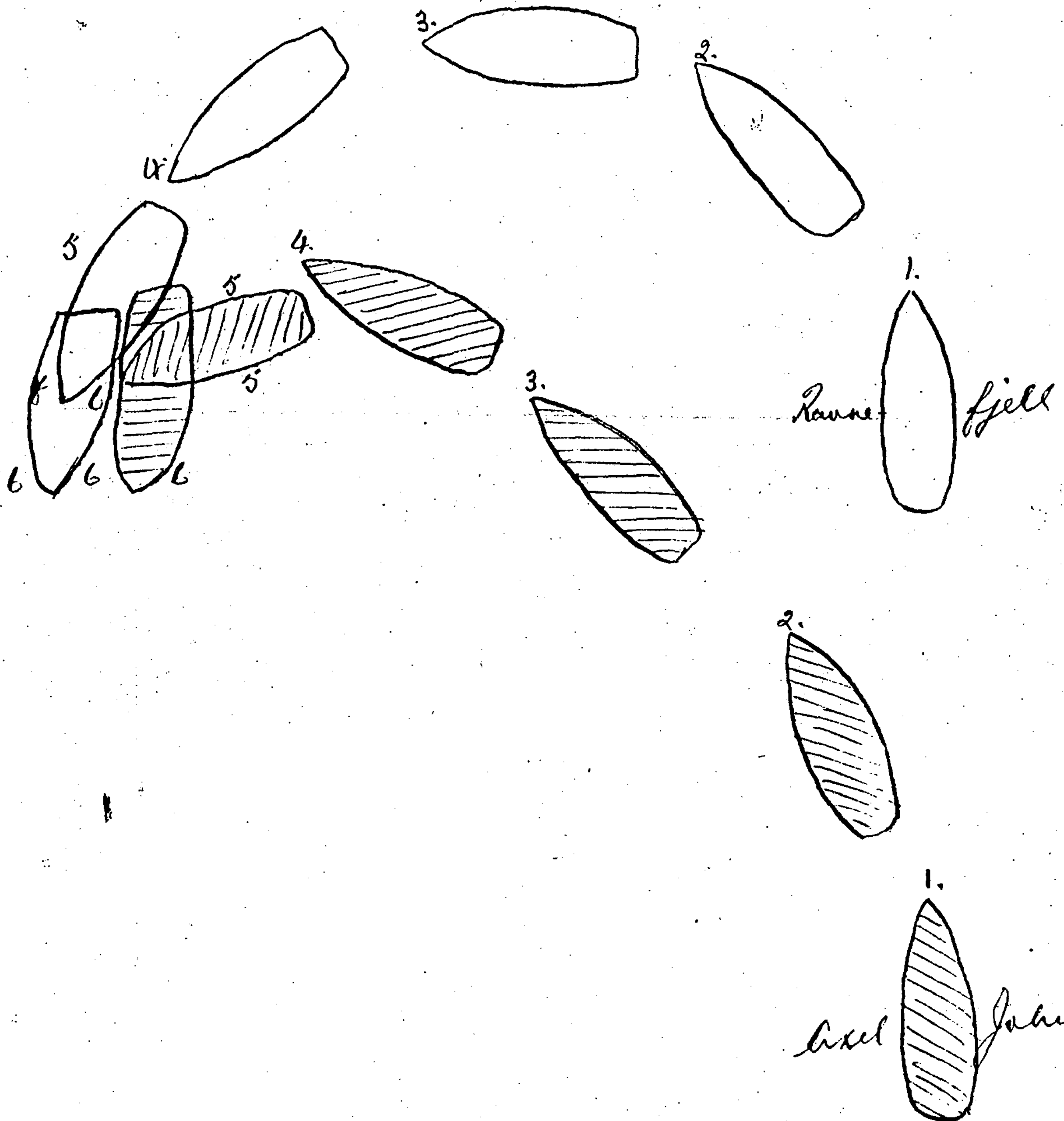
No1) is the sketch of the Ravnefjell in herfirst position ahead of us.
No 2) is when she started to carry out the 40° turn to port.
No 3) When she gave the signals and put up her 2 red lights.
No 4) is when she seemedto come right on to us.
No 5) Is the position in colliding with Axel Johnson.
No 6) Her positio n alongside our vessel after the first impact.

The 2 other vessels in the sketch are the approx positions of the 2 torpedoed tankres. Although " about 23.15" is given and entered in the logbook when those vessels were torpedoed and the signal came from the commodore vessel to port 40° - it was really only a time estimated after the torpedoing was over and I am inclined to think it musthave been a minute or two later. The times of the orders to the engineroom referred to in this statement were taken from the engine log as we do not keep a record on the bridge. The place of the collision is approximate. At the time of the collision I should say we had gone of 10-12 points to port from our original course - and the Ravnefjell had gone off about 16 points - she had completed a complete half circle.

Även följande avgivit vittnesmål för Jurister vid samma tillfälle som befh.

__2e styrman Möller:__ Gjort exakt samma iakttagelser sombefh.

Forts



Axel Johnson - Ravnefjell 19 10 40 Sketches by Axel J:s master

(se sid 8)

AXEL JOHNSON 19.10.40

Matros Hansen:Mtros Nils HelmerEriksson xxxx båtsman Petterson

Berättat samma som vid sjöförklaringen.

Matros Sjölander: At the wheel. My attention wasdirected to my duties and I was not paying particular attention to other matters.

Chiefen : Upprepat tiderna för orderna från bryggan.

I felt a shock of collision just about the same time as the stop-signal 23.23. Se utdraget ur maskinjournalen sid 1.

Statement of R.D.Love, 3d officer of ss Cape Corso

GIVEN BEFORE Bramwell,Clayton & Clayton.

I was on the bridge when submarines attacked the convoy. The attacking commenced about 9 p.m ,several vessels being torpedoed and some sunk. The attack finished the next morning."Cape Corso" was on the port side of Axel Johnson and the norwegian ss Ravnefjell was ahead of Axel Johnson. We were not abeam of the Axel Johnson,but practically in betweenher and the Ravnefjell , but on the port side.2 tankers were ahead and when they were torpedoed and set on fire the commodore ordered all vessels to port 40° and they all did it . The Ravnefjell had then got quite close to one of the burning tankers.The position was roughly as follows:

TANKER 61 TANKER 71

72 RAVNEFJELL

62 CAPE CORSO

73 AXEL JOHNSON

The next thing I saw almost immediately was the Ravnefjell swinging round to more than 40°, I think at least 90°, and I then saw the Ravnefjell and Axel Johnson in collision, but I could not see how they came together. I do not hink the Axel Johnson had swung more than 40°. I saw 2 red lights just before the collision which I think were on the Ravnefjell.I do not remember her blowing any whistle signals,I did not know if anything had happened to the Ravnefjell to make her swing round to 90°.She fell out of the convoy afterthe collision but rejoined on the next day.I then noticed thather deck cargo of timber had gone and she had a list to S

AXEL JOHNSON 19.10.40

In my opinion the Axel Johnson had been keeping her station very well, but Ravnefjell had not been to good. From the time of the order 40° to port and to the collision was only a matter of 2-3 minutes.

IN THE HIGH COURT OF JUSTICE

Probate, divorce & Admiralty Division.

STATEMENT OF CLAIM

Delivered 27.2.41 by Waldo Porges

for "Axel Johnson" (The plaintiffs).

Solicitors for the plaintiffs: Bramwell, Clayton & Clayton of Newcastle.

Solicitors for defendants: Thomas Cooper & Co of London.

1. The Plaintiffs have suffered damage by reason of a collision between their ms Axel Johnson and the defendant's ss Ravnefjell, which was solely caused by the negligent navigation of the Ravnefjell, by the defendants or their servants onboard her as hereinafter appears.

2. Shortly before 11.23 p.m (BST) on the 19th of october 1940, the Axel Johnson, a twinscrew motorvessel, belonging to the port of Stockholm, of 4915 gross tons, 499′ in length, 53′ in beam, fitted with diesel engines of 623 H.P.N and manned by a crew of 43 hands all told, was in the Atlantic Ocean, approaching an estimated position of lat N 56 38′ and long W 17 04′, in the course of a voyage from Montreal to Liverpool, laden with a general cargo consisting mainly of machinery, metal & maize and including a number of trucks carried on deck. The wind at the time was westerly, variable, a gentle breeze, the weather fine and clear but dark and the tide unknown. The Axel Johnson, whick was in convoy, was proceeding astern of the Ravnefjell at a distance of about 2 cables, on the convoy course of N 85° E magnetic, and with engines working as required to maintain station, was making about 7½ knots through the water. In accordance with convoy orders no lights were carried onboard the Axel johnson and a good lookout was kept onboard her.

3. In these circumstances 2 vessels in the rank immediately ahead of the Ravnefjell were torpedoed and set on fire and immediately afterwards a signal for an alteration of 40° to port was given to the convoy from the commodore vessel. The wheel of the Axel Johnson was accordingly ordered hard aport for an alteration of 40°. At about the same time the Ravnefjell was observed also to be altering course to port. Shortly afterwards, when the Axel johnson was about completing her swing of 40°, the Ravnefjell was observed to be swinging further to port than the Axel Johnson and, as the Ravnefjell did not appear to be correcting

AXEL JOHNSON 19.10.40

her swing, both the engines of Axel Johnson were stopped. An order of slow ahead ,given immediately afterwards to the port engine, was immediatley cancelled by the order stop. Very shortly afterwards, as the Ravnefjell was seen to be continuing herswing, shaping to pass close ahead of the Axel Johnson from STB to port and causing imminent risk for collision, the port engine of the Axel Johnson was put full speed astern. At about the same time the Ravnefjell was heard to sound 5 or 6 short blasts on her whistle and 2 red lights ,one above the other, in the way of the bridge of the Ravnefjell, suddenly came into view. The wheel of the Axel Johnson,which at this time was being steadied, the vessel having completed her alteration of 40°, was again put hard aport and a signal of 2 short blasts was ounded on her whistle. Very shortly afterwards, as the Ravnefjell still continued her swing, making a collision inevitable, the STB engine of the Axel Johnsc was put slow speed ahead in an endeavour to prevent the stem of Axel Johnsc from striking the Ravnefjell, but the Ravnefjell came on and with her port bow struck the stem and STB bow of the Axel Johnson a heavy blow doing damage. At about the time of collision both engines of the Axel Johnson were stopped.

4. The defendants or their servants onboard the Ravnefjell negligently:
   1) Failed to keep a good look-out.
   2) Failed to check the swing of the Ravnefjell to port in due time or sufficiently or at all.
   3) Improperly overported and/or kept their vessel to port.
   4) Failed to STB their vessel in due time or at all.
   5) Acted contrary to convoy orders.
   6) Failed to keep the Ravnefjell under proper or any control.
   7) Failed to exhibit and/or sound out of control signals in due time.
   8) Failed to ease stop or reverse their engines in due time or at all.
   9) Failed to indicate their manoeuvres by the appropriate or any whistle signals.
   10) Failed to comply with articles 4,10,12,21,27,28, & 29 of the Regulations for Preventing Collisions at Sea.

The Plaintiffs claim:

1. Judgement against the defendants and their bail for the damage sustained and costs.
2 A reference to the registrar and merchants to assess the amount of such danger.

Waldo Porges

på sid 12 följer motstämningen från Ravnefjell
den 7.3.41

AXEL JOHNSON 19.10.40

IN THE HIGH COURT OF JUSTICE

on behalf of the defendants

(The owners of ss Ravnefjell)

STATEMENT OF CLAIM

delivered by Owen L Bateson March 7th 1941

I. The defendants deny that the collision and damage referred to in the Statement of Claim was caused by the alleged or any negligent navigation of the Ravnefjell by the defendants or their servants and say that the same were solely caused by the negligent navigation of the Axel Johnson by the plaintiffs or their servants as hereinafter appears. Save as is herein expressly admitted the defendants deny each and all of the allegations contained in the Statement of Claim.

2. Shortly before 11.5 p m on the 19th of october 1940,the Ravnefjell a steel screw steamship, belonging to the port of Oslo, of 1339 gross tons register, 250′in length, 41′in beam, fitted with turbine compound engines of 107 nominal HP and manned by a crew of 20 hands all told, was in the Atlantic Ocean in convoy ,approachigg an estimated position of lat N 56 30′- W 17 10′ in the course of a voyage from Chicago to the UK, laden with a cargo of about 2100 tons of timber, part of which was loaded on deck.There were light variable airs at the time, the weather was cloudy and clear and the tide was unknown. The Ravnefjell was on the convoy course of 80 true and with engines working at reduced speed was making about 9 knots through the water. The Axel Jonson was the ship immediately astern of the Ravmefjell. No lights were being exhibited onboard the Ravnefjell and a good lookout was being kept on board her

3. In these circumstances 2 vessels ahead of the Ravnefjell in the convoy , one om either bow, were torpedoed. In order to keep clear of these burning vessels, the wheel of the Ravnefjell was put hars a port and 2 short blasts were sounded on the whistle.When the Ravnefjell had swung about 3 or 4 points to port, she herself was struck by a torpedo on the STB side aft, which however failed to explode, and thereupon her engines were stopped and her wheel put amidships. At the same time a red light was hoisted on her jumper stay in accordance with the convoy instructions,to indicate that she had been torpedoed. Shortly afterwards, while preparations to abandon ship were being made in case this should be necessary, a vessel, which proved to be the Axel Johnson,was seen distant about 2 cables and bearing about 2 points abaft the port beam of the Ravnefjell.(Which was

running off her way and was making 2 or 3 knots through the water) causing risk of collision.Accordingly the wheel of the Ravnefjell was put hard a starboard and a number od short blasts was sounded on her whistle in order to attract the attention of the Axel Johnson. The Axel Jonson however continued to come on and although she sounded 3 short blasts very shortly before the collision, her stem and STB bow struck the Ravnefjell in way of the fore end of No 1 hatch, doing damage.

4. The plaintiffs or their servants onboard the Axel Johnson negligently:
   1) Failed to keep a good lookout.
   2) Failed to keep clear of the Ravnefjell or to take the appropriate or any steps so to do in due time or at all.
   3) Failed to port their vessel in due time or sufficiently or at all.
   4) Proceeded at an excessive speed.
   5) Failed to ease, stop or reverse their engines in due time or at all.
   6) Failed to exhibit navigation or any lights in due time or at all.
   7) Imporperly and at an improper time put their engines or engine ahead
   8) Failed to comply with articles 27 & 29 of the Regulations for Preven ing collisions at Sea.

5. <u>By way of counterclaim</u> the Defendants repeat all the foregoing allegations contained in paragraphs 2 to 4 hereof inclusive and say that they have suffered damage by resaon of the negligence of the plaintiffs and their servants.

The Defendants counterclaim:-
   1) Judgement against the Plaintiffs and their bail for the damage sustained and costs.
   2) A reference to the Registrar and merchants to assess the amount of such damage.

Owen L.Bateson

<u>Var och en betalar sina kostnader</u>

Rederiet upplyst SKN 6.6.42 att det fått följande telegram från sitt Londonkontor:" <u>Judge decided each party pay own costs.</u>"

SKN hade genom Wilson i Newcastle i nov 40 ställt bail för 10000 pund som täckning för Ravnefjells skador. Axel Johnson belades sedan med kvarstad med krav på ytterligare 5000 pund i säkerhet för last som gått förlorad eller skadats på Ravnefjell. SKN ställt garanti för detta belopp och kvarstaden hävts på Axel Johnson. I juni 41 fick SKN ställa säkerhet för ytterligare 13800 pund för Ravnefjells last (dettycks som om åtminstone förliga däckslasten av timmer på Ravnefjell rasat överbor efter kollsionen). Den 6.8 42 telegraferade Wilson till SKN: " Axel

AXEL JOHNSON 19.10.40

Johnson-Ravnefjell: opponents withdraw their appeal stop we will have bail released and matter closed soonest."

21.9.42 Telegram Wilson till SKN: " Bail released stop after deducting Bramwells and our accounts totalling 1383 pund 17 sh 6p leave balance of 27605 pund which amount have telegraphically remitted you = Wilson"

Brev till Wm Wilson från Bramwell, Clayton & Clayton 21.4.42

Dear Sirs.

We have now completed discovery in this case and the evidence of the majority of the witnesses on both sides have been taken before the examiner, and it has been agreed that the rest of the evidence of the witnesses, including that of the 2 masters, should be taken by the reading of their statements, that is to say, they will not be called upon in person.

The defendants pleadings and logs show that the whole attention of those on the Ravnefjell was a) upon the 2 vessels which had been torpedoed and b) upon the fact (which they allege) that the Ravnefjell herself had been struck by a torpedo which failed to explode. Her crew abandoned their posts immediately and ran to the lifeboats, and itwas not until they were engaged in lowering the lifeboats or making preparations to do so, that the Axel Johnson was seen coming towards them. Even the wheelman was ordered to leave the wheel and the navigation of the vessel appears to have been completely abandoned in the exitement, which seems almost to have amounted to panic.

To judge from the question asked of our witnesses in cross-examination by opponents counsel, the case made against the Axel Johnson is, that she should have taken her way off long before she did, and that in any event the Axel Johnson, whick was astern of the Ravnefjell, should have taken steps to keep clear.

We think the answer to these contentions is taht up to the last minute the Axel Johnson had no reason to suppose that the crew of the Ravnefjell had left their posts, including the wheel, and were entitled to expect thatthe Ravnefjell would carry out the order of the commodore vessel to alter to port 40° and no more.

We see no reason to alter our previous opinion that the most likely result of this case is, that the court will decline to find any negligence against eithervessel. If the court does not take this course, in our opinion the Ravnefjell, whose crew practically deserted their posts at the critical time, are certain to have the greater part of the blame placed upon them, even if some blame is put upon the Axel Johnson for not taking

AXEL JOHNSON 19.10.40

her way off at once when the Ravnefjell was seen to be overporting
We advise that the action should be set down for hearing at once, particularly as we understand the damage to both vessels is seriousaand there are heavy claims by the owners of the Cargo laden upon the Ravnefjell for damage.
As previous reported i January 1941 we made an offer to settle on the basi of each party paying their own costs and damages, but opponents declined i

Yours faithfully.
Bramwell, Calyton & Clayton.
Solicitors.

SKN EII Dispache given i Stockholm 11.4.42 av Per Hasselrot.

Egna noteringar Historik

Motorfartyg på 5020 brton byggt 1925 vid Göteverken i Göteborg av stål. L 119,5 B 16 Tillhörigt red AB Nordstjernan (Axel Ax:son Johnson) i Stockholm. Systerfartyg till Annie & Margaret Johnson.Dessa tre var de första av rederiets motorfartyg som byggdes med traditionell skorsten, efter den skorstenslösa Suecia-serien. De blev ochså prototypen för Argentinaserien som Götaverken började bygga för Nordstjernan 1935. Axel Johnson sjösattes 16.5.25, döpt av generalkonsulinnan Johnson, och gick på provtur 26.8.25 sammadag som Annie Johnson gick i sjön (Hon lev 19.11.25) Margaret Johnson som var något större, med skärpare linjer och 1 knops högre fart, men anna systerfartyg, sjösattes först den 19.5.28 - Axeljohnson hade 3 genomgående däck(Open Shelterdäckare) med 5 lastrum och 5 luckor.Rum 3 inrett som kyllastrum på 45000 kbft med kylmaskineri från AS.Th.Sabroe & Co i Aarhus . och Axel Johnson var det första av rederiets motorfartyg med kyllastrum. 2 st 6-cyl 4takts Götaverken B&W -motorer ,dubbelverkande, på tillsammans 3700 ihkr. 10 el ASEA-winschar, Som nybyggd hade Axel Johnson inredning för 30 st Ia-klass passagerare i 10 hytter midskeppsdäckshuset och 8 st 4-manshytter för 32 edje-klass passagerare i mellandäck midskepps med särskild matsal för dessa. Kring en trapphall på promenaddäck låg en damsalor (Ladie's drawingroom) panelad i Afrikanskt pärontrå med äkta Persiskt matt coh möbler klädda i silkesplysch.Intill denna salong låg herrarnas röksalc i bonad ek med skinnfåtöljer och blyglasfönster. Ia klass matsalong hade pilastrar i Tabec, möbler i flammig björk, armatur med olikfärgade sidenskärmar och plats för 27 gäster. - Skotten i stora hallen klädda med marmorimiterad Armit och vid trappan hängde en oljemålning av rederiets grundare Den trevliga och komfortabla 3-e-klassinredningen nere på huvuddäck med matsal och sällksapsrum borttogs senare. Allt befäl hade sina hytter och

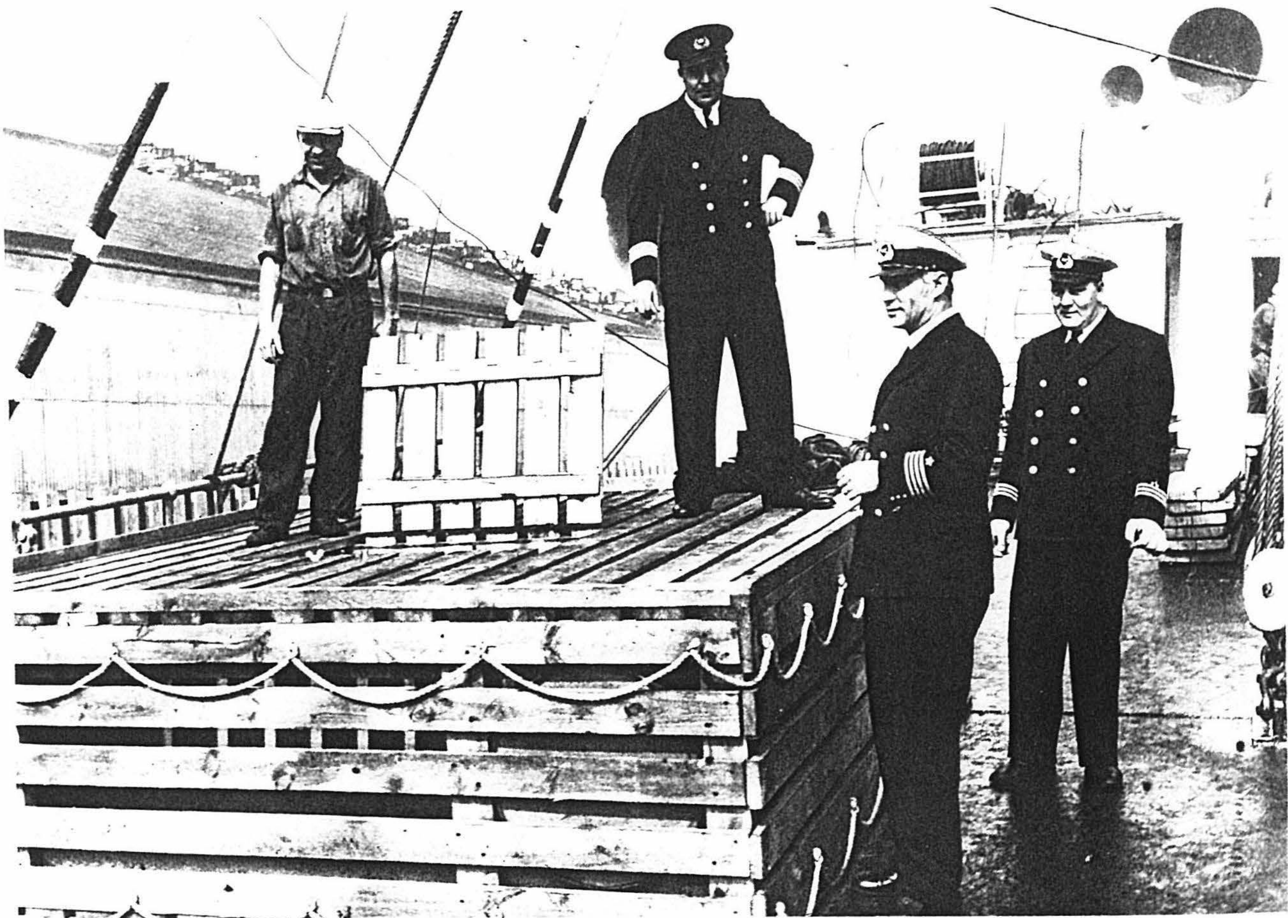
AXEL JOHNSON 19.10.40

mässar midskepps, manskapsinredningen låg i backen och ekonomipersonalens hytter akterut. Axel Johnson avgick 23.8.25 på sin jungfruresa från Göteborg till Antwerpen och San Francisco.- Den 21.5.32 på resa Acacutla,Ecuador - La Union,El Salvador, befh Oscar Gedda, med last av 6475 ton vete,kaffe, frukt och styckegods skakades Axel Jonson kl 04.10 vid Savannah Bank av flera ytterst kraftiga stötar,skakningar och vibrationer i fartyget. Maskin stoppades och full back slogs men man fann ingen botten med 10-famnars lina och fartygetvar ej läck. Vid ankomsten till La Union fått veta att sn svår jordbävning drabbat delar av Salvador med stora skador och förluster i liv. - Axel Johnson gick på Sydamerika fram till andra världskrigets utbrott och forsatte på USA-traden tills den 9 April 1940 stoppade även den trafiken. Axel Johnson avgick 23.3.40 från Christobal destinerad till Göteborg och dirigerades 9.4 till Gibraltar varifrån hon medföljde en konvoj 9.4 till Liverpool dit hon kom 27.4.40 I första hand lossades sedan all last för Norge & Danmark, senare även Sverigelasten som var utlossad 21.5. Fartyget insattes sedan i tidsbefraktning för Ministry of Shipping enligt den Svensk-Engelska överenskommelsen och hon lämnade Liverpool 29.5.40 - och gick sedan i konvojerna över Nordatlanten UK-USA där hon ,frånsett kolisionen den 19.10.40 hade turen med sig.Under en konvojresa 1942 hade man ubåtslarm oavbrutet i 7 dygn och vid ett tillfälle strök en torped bara 15 meter framför stäven på Axel Johnson. - Den 16.3.42 fick hon i New York prominenta passagerare ombord. Det var kompositören Benjamin Britten med sin vän tenoren Peter Pears som bott i USA sedan jan 39 eftersom de redan då anade kriget som skulle komma och ansåg England förlorat. De kunde sedan inte återvända över Atlanten förrän enmöjlighet gavs med Axel Johnson som via Boston och Halifax kom till Liverpool den 17.4.42.- I mars 1943 ingick Axel Johnson i konvoj ON 170 som avgick från Liverpool 3.3.43 och blev invecklad i ett av de avgörande slagen mot ubåtarna som blev en vändpunkt i ubåtskriget.(Se Rohwer: The critical convoy battles of march 1943) - Till Sverige återkom Axel Johnson först i aug 1945 för välbehövlig klassning vid Götaverken. Den 3.1.46 lämnade hon i nyrenoverat skick Göteborg för Sydamerika med 38 passagerare av 8 nationaliteter, de fleasta judar från tyska läger som skulle till släktingar i Brasilien. Bland passagerana var även skådespelerskan Karin Ekelund och författaren Arthur Lundkvist. - Den 24.1.50 kl 04.40 då hon passerade Hälsingborgs redd i mörker och god sikt på resa Essvik-Göteborg för slutlastning där rände Axel Johnson med 12 knop på ankarliggande m/t Sigrid Reuter av Kungsbacka som plötsligt dök upp föröver Axel Johnson fick ett 30 kvms hål i BB bog där bl a 4 manskapshytter förstördes och tankern fick motsvarande skador på backen. Efter kollisionen fortsatte Axel Johnson utan att ta redan på vilket fartyg hon kolliderat med vilket renderade Befh C.E

AXEL JOHNSON 19 10 40

Engström och Ie styrman Rudberg dagsböter vid Göteborgs Rådhusrätt trots att befh försvarat sig med att han låtit underrätta sitt rederi och styrmannen med att han inte sett ankarliggarens lanternor på grund av alla ljus Hälsingborg och Hälsingör. – Den 7.2.52 kom Axel Johnson till Göteborg från Antwerpen med 4500 ton last bogserad av högsjöbogseraren Masterman av Hull sedan hon förstört hjärtstocken vid kajkollision i Antwerpen och en ny måste levereras från Motala Verkstad.– Hon blev sedan liggande upplagd i bojar utanför Färjenäs i Göteborg. Den 17.3.53 lades även Annie Johnson upp i Göteborg. Fartygens maskineri var synnerligen oekonomiskt med hänsyn till dåvarande frakt- och bränslepriser. Först i jan 56 togs Annie Johnson in vid Lindholmen för upprustning och utbyte av huvudmotorer och i juli 1957 togs även Axel Johnson in vid Lindholmen för samma ombyggnad. Båda fick 2 st 6-cyl PC-dieselmotorer om 4520 ihkr med hydraulisk Vulcankopplin till propellerarna , samt ny inrdning och bl a radarutrsutning på bryggan. Annie Johnson avgick 16.7.57 från Göteborg till Rio som elevfartyg för maskinbefälselever inom rederikoncernen Axel Jonson var klar för sin jungfruresa till Santos och Rio den 19.3.58 , till exteriören sig helt lik om än med lägre skorsten. Den 3 år yngre Margaret Johnson gick uder syster fartygens varvsejour i trafik på Sydamerika och någon ombyggnad var inte aktuell för hennes del. – Det allmänna efterkrigsläget inom sjöfartsnäringe gjorde dock att Axel Johnson redan den 5.5.62 lades upp vid rederiets kolkaj i Värtahamnen i Stockholm där hon i början av juni fick sällskap med Margaret Johnson. Nordstjernan förklarade att orsaken var säsongmässiga variationer i sysselsättningen. Fre 10.8.62 kom även Annie Johnson till Stockholms frihamn i Värtan där besättningen avmönstrades. En sjöfartshistorisk epok var till ända. Den 15.11.62 omtalade GHT att Perssöner i Ystad köpt Axel & Annie Johnson för nedskrotning ,undantaget huvudmaskineriet som rederiet ämnade installera i nybyggen. Måndag 19.11.62 kom Annie J. för egen maskin in till Östra Revhuskajen i Ystad ochden 26.11 kom Axel Johnson som förts dit av de 17 man som först tagit ner Annie Johnson. Den 14.12.62 anlände så Margaret Johnson till Ystad för att gå i döden tillsammans med systerfartygen. Ett 30-tal man hade sedan arbete i Ystad i ett år framåt men Axel Johnson lät höra av sig än en gång i och med att eld utbröt i ett kyllastrum under skärbränning mån 11.2.63 Hela hamnen sveptes in i svart rök och det tog brandkåren ett dygn att släcka branden – Även Annie Johnson tog farväl med en eldsvåda då hon ännu låg upplagd i Stockholm den 10.8.62 En finsk nattlogerare innebrändes och en stor del av inredningen midskepps förstördes.

AXEL JOHNSON



Los Angeles. Latest of Swedish wartime preautions is a law requiring all steamers to carry modern life rafts like the one shown here on the Johnson Line motorship, Axel Johnson, Trapdoor in the centre leads to a watertight compartment, where blankets, raincoats,food,medicine and other necessities are kept. Photo shows, left to right, Edward Johansson, ship's carpenter, John Näslund, chief officer, Capt. Harald Tyden and Ture Nordstedt, chief engineer.

8/2 40 /16N/

JANUS 20.10.40

BRUTITS SIG UR KONVOJ HX 79 UNDER UBÅTSANFALL FÖR ATT SÖKA UNDKOMMA MED HÖG FART. SPRÄNGD ITU AV TORPED KL 04.20 , BRINNANDE OLJA REGNAT ÖVER HELA FARTYGET MEN ENDAST FYRA AV 37 OMBORD DÖDATS. UBÅT I YTLÄGE ANROPAT LIV-BÅTARNA: " VAD HAR NI I DE HÄR FARVATTNEN ATT GÖRA?" - DE SKEPPSBRUTNA UPPTAGNA KL 12.50 av H.M.S.HIBISCUS.

JANUS 20.10.40

RAPPORT

Avgick Halifax,Nova Scotia den 8.10.40 destinerad till Clyde. Last va c:a 13.898 ton Pool fuel oil. Djupg F 26'11"- A. 29'9" 37 ombv
Torpederat 20.10 kl 04.20 på räknad position N 56 30'- W 15 00'. Vind NO med moderat dyning. Växlande molnighet, något disig horisont.
Ie styrmans vakt, dubbel bryggutkik. Fartyget börcktes just akter om pumprummet midskepps. 4 dödade, 3 lättareskadade.

Newcastle o/Tyne 4.11.40
Gustav Larsoon
Befh.

Befälhavarens rapport:

Lör 5 10 Befh varit iland och fått order att infinna sig på Naval Contro station kl 16 måndag 7.10

Mån 7.10 befh varit iland för konferens för att medfölja konvoj tis.8 10 ((Konvoj = HXX79))

Tis 8.10 Lots kommit ombord. 07.40 kontrollbåten varit ute med konvoj-pappren. 07.55 börjat lätta ankar. 08.15 avgått från ankarplatsen i Bedford Basin. 09.40 passerat minspärren. 09.50 lämnat lotsen.
Kl 10.30 börjat bilda konvoj vid lysboj PII. Kl.14.15 fått haveri på styrledningen och stoppat. Kl 15 fortsatteefter konvojen styrande med reservstyrningen. Kl16.05 styrledningen reparerad, skiftat över till telemotorstyrning. Kl 16.50 upphunnit konvojen och saktat ner till 8½ knop.

Ons 9.10 02.15 saktat ner på grund av tjocka och förlorat förbindelsen med komvojen. Kl 06 åter upphunnit konvojen.

Lör 19.10 resan fortsatt i konovojen till kl 08 lör 19.10 då kontakt erhölls med "Local Escort". Middagspositionen N 57 0' 8'- W. 18 47'.
Kl 21.20 anfölls konvojen första gången av ubåtar. Två fartyg torpederades på komvojens STB flank. Omedelbart gjordes en emergency turn 40° BB. Kl 21.50 ändrat tillbaka till konvojkursen. Alla ombord varskotts kl. 21.10 att hålla sig beredda hela natten, fullt påklädda och med livbälte till hands. Kl 23.10 anfölls konvojen andra gången. Emergency kursändrin gjordes 40° åt BB emedan anfallet kom på konvojens STB flank. 2 fartyg torpederade. Strax efteråt anfölls konvojen även från BB-sidan, flera fartyg torpederades och stor förvirring och oreda uppstod i konvojen. Flera kurs- och fartförändringar måste göras för att undvika kollision med fartyg som sågs på båda sidor. Kl 23.40 hade konvojledaren återgått till konvojkursen utan att ha givit några signaler. Allmänna meningen kl 23.40 var att komma ut ur konvojen. Övermaskinisten och Ie styrman kc upp på bryggan för att föreslå befh att lämna konvojen. Öv.maskinisten frågade befh:" Kan vi inte sätta full fart och komma ifrån det här eländet?" - " Jo", svarade befh," det kan vi göra, för här ligger vi i

JANUS 20.10.40

alla fall oskyddade." - "Är vi alla överens om det?" - På detta svarade samtliga ja. Härpå slogs full fart i maskin.
Sön 20.10 kl 00.00 hade vi konvojledaren tvärs på STB-sidan ,varefter kursen sattes rv 080°. Kl 01 ändrades kursen till rv 105°. Fart 12 knop. Konvojen försvunnit ur sikte akteröver utom ett fartyg på STB-sidan - Kl 03.30 sågs sist detta fartyg tvärs om STB, distans c:a 3 mil. Kl 04 xxxxxx kurs rv 105°, fart 12 knop. Vind NO 3, ostlig moderat dyning, något disisg luft, vx molnighet. Kl 04.20 ,på räknad position N 56 30' - W. 15 00', med Ie styrman på vakt och dubblerad utkik på bryggan, blev fartyget utan föregående varning torpederat .Torpeden träffade BB just akter om pumprummet, fartyget bräcktes ögonblickligen och övertändes av brinnande olja.De två delarna var förbundna med varandra endast genom däcksplåtarna så att förbindelsen avbröts mellan för- och akterskeppen och lågorna slog upp till 150 -200' höjd ((60 meter)). Ie styrmanoch vakten på bryggan försökte komma till motorbåten på bryggdäckets BB-sida men hela denna sida stod i brand och det var omöjligt att komma till båten. De sprang då över til kommandobryggans STB-vinge och såg att båten på denna sida var åtkomlig. Ie styrman gav order att göra denna båt klar för sjösättning och en man, Åkerlöf, skickades i båten. Fallgren sattes att klara aftre taljelöparen och matros Hedström sattes att fira förliga taljan.Ie styrman firade själv aktre taljan. Båten firades till i jämnhöjd med undre bryggdäck där firningen stoppades för att se om båten kunde sjösäattas utan för stor risk. Farten på fartyget hade då stoppats upp - och mannen i båten var klar att rycka loss taljorna och skära ut båten, varpå denna sjösattes. När Ie styrman och vakten sprang från bryggan för att komma till båten, såg de en man springa akteröver rätt in i elden vid pumprummet, samt 4 man som sprang fram på backen. Ie styrman tillropade de 4 sistnämnda att komma midskepps till båten,varskodde vakten xxxxxx att äntra ner i båten och vänta där medan han själv, c:a 5 minuter efter explosionen, sprang tillbaka upp på bryggan och in i lotshytten.och trappuppgången där för att leta efter kaptenen. Befh stod inte att finna varför styrman antog att det var befh han sett springa in i elden vid pumprummet. Ie styrman sprang då tillbaka till båten. De 4 från backen var då i båten och då inga fler var kvar på förskeppet, som nu bräckts loss från akterskeppet och höll på att sjunka, beslöts att lämna fartyget. aktre BB båt kunde inte observeras på grund av all rök men STB xxxxxx aktre båt hade dessförinnan lämnat fartyget. I midskeppsbåten befann sig Ie styrman, med vakten, chiefen, stuert och 2e och 3dje styrmännen.. De beslöt att ro ut från vraket och hålla sig i närheten av akterskeppet för att få kontakt med de andra båtarna. Hela akterskeppet blev övertänt efter explosionen men på grund av kylan och brännoljans höga flampunkt slocknade elden efter ett par minuter,varpå

· JANUS · 20.10.40

samtliga försökte komma till livbåtarna. Allting var nersölat och genomdränkt av brännolja. Livbåtarnas taljelöpare hade samtliga blivi mer elle mindre oklarade och tilltrasslade på grund av tt det inte fanns några rullar till dem. STB aktre båt blev sjösatt utan större missöden, och ome elbart båten kommit i vattnet äntrade de på båtdäck kvarvarande ner i li orna, och då några fler inte syntes till och ingen svarade på anrop, kapades fånglinan och båten satte ut ~~xxxxxxxxx~~ från sidan. Någon minut efteråt fick de i båten syn på en man som låg och flöt i vattnet just und fartygets STB låring. Båten roddes tillbaka och tog upp mannen som visade sig vara befh Gustav Larsson som sprungit akteröver för att komma till si båt, vilken dock just satt av, varför han blivit tvungen att hoppa överbor Han hade lyckats klara sig över från förskeppet innan detta helt bröts loss från akterskeppet. -Sjösättningen av BB aktre båt försvårades av att taljelöparna var tilltrasslade och indränkta med olja. Vid firningen måst aktre taljelöparen kapas då det var omöjligt att klära den. Under den tid som gick åt för kapningen fortsattes firningen av förtaljan med påföljd att båten tog vatten med förstäven, hängande i aktertaljan, och vattenfylldes innan aktertaljan hunnit kapas. Helt vattenfylld men flytande på lufttankarna kunde båten fås klar fartygssidan. Kl 04.35 kom ubåten upp till ytan på vrakets stb-sida och anropade livbåten. Första frågan var efter fartygets namn och hemort. På detta svarades " Janus.Stockholm" Därefter frågades " har ni proviant? " -"Ja", blev svaret. Sista frågan: "Vad har ni i dessa farvatten att göra?" blev obesvarad och ubåten försvann i natten. Det överenskoms mellan båtarna attom möjligt hålla tillsammans inärheten av vraket tills gryningen samt att hålla utkik efter de 5 saknade. Genom förfrågningar från båt till båt hade konstaterats att motorman Slättberg, salongsuppassare Svensson och motoreleverna Westman o Nilsson saknades. Enligt vad som senare framkommit hade Slättberg varit med i BB båt vid firningen men plötsligt fallit överbord och försvunnit innan någon hjälp kunnat ges honom.Han lär ha ropat efter ett livbälte. Uppassare Svensson, som vid explosionen befunnit sig på båtdäck,hade hört ropa tt "Det är bäst att hoppa i sjön! Vi kan inte komma till båtarna!" detta antagligen emedan just då hela akterskeppet var övertänt. Eftre det har ingen sett till honom. Hur Westman och Nilsson omkommit vet ingen. -Kl 07.50 siktades 2 R.A.F.-plan som närmade sig och började kretsa över livbåtarna innan de försvann i riktning sydost. De återkom kl 10 och kretsade över platsen. Av Janus förskepp syntes ännu backen över ytan med stäven rätt upp, och akterskeppet flöt med BB slagsida och upplyftat akterparti fram till kl 11.20 då det sjönk. Kl 12.50 siktades ett krigsfartyg styrande mot förskeppet och kl 13.30 upptogs samtliga av HMS

JANUS 20.10.40

Hibiscus som dirigerats till platsen av planen. Befh och Ie styrman uppkallades till fartygschefen på bryggan och tillfrågades om de ansåg att Janus förskepp kunde bärgas, i annat fall måste det sänkas för att det utgjorde en fara för sjöfarten. Då bärgning ansågs utesluten, lät fartgschefen avlossa flera artillerisalvor mot den uppstickande backen som då sjönk. Befh, Pupmman Åkerblom coh motorman Engelbrektsson erhållit lättare skador vid torpederingen.

Newcastle o/Tyne 4.11 40
Gustav Larsson
Befh

Sjöförklaring/Sjöförhör vid vicekonsulatet i Newcastle o Tyne den 5 November 1940 kl 08.30.

Bisittare: Vestanviks befh T.J.Sjöström /Osrics befh A.Johansson.
Rederiets Londonrepresentant sjökapten Ragnar Snöbohm infunnit sig.
Befh företett skeppsdagboken i huvudavskrift.
Maskindagboken och andra handlingar gått förlorade.

Befh: Väckts av explosionen kl 04.20 i lotshytten akter om navigationshytten där jag låg fullt påklädd på soffan och sov. Rusade omedelbart upp, tog på mig stövlar och sydväst, fick tag på en del av skeppspappren och rusade upp på båtdäck. Jag såg att man redan börjat fira BB livbåt och sprang akteröver för att komma till STB båt. Akter om pumprummet var fartyget nästan bräckt utav, och det var därför endast med största svårighet jag lyckades ta mig fram till STB båt. Därvid förlorade jag samtliga papper och fick brännskador i händerna. Då jag kom fram till STB båt var den redan sjösatt och fånglinan kapad varför jag måste hoppa i sjön 4-5 minuter feter explosionen. - På fråga om det inte varit säkrare att stanna kvar i konvojen ,svarade befh, att han ansåg sig på bästa sätt ha vakat över fartygets och besättningens säkerhet genom att med 12 knop försöka komma bort från faroområdet istället för att stanna kvar i konvojen och hålla dess fart, 9 knop. - Janus gick med släckta lanternor. Funnits 4 livbåtar och 4 flottar ombord. Livbåtsövning hållits i Halifax.

Ie styrman: Tagit vakten kl 04. En man stått utkik på var bryggvinge. Matros Hesdtröm stått till rors. Sikten varit något nedsatt av disig luft. Ingen kurs- eller fartförändring företagits efter kl 04. Slagit stopp och väl i maskin efter explosionen. Besättningen lämnat förskeppet c:a 10 minuter efter explosionen. Branden kring explsionsstället hade fortsatt någob längre tid med rökutveckling varför BB aktre livbåt inte kunnat åakttagas. Befh uppgav här att han inte sett någon eld då han sprungit över till poopen, endast att han bränt händerna på räckverket.

JANUS 20.10.40

Ie styrman sett STB aktre båt i eldskenet och den torde ha sjösatts 3-4 minuter efter explosionen. Inga nödsignaler utsänts per radio. Kommit till hans kännedom att besättningsmän som vid explosionen befunnit sig på båtdäckets BB-sida av lufttrycket kastats ner på akterdäcket under, varför det är möjligt att de båda saknade motoreleverna, om de befunnit sig där, kastats överbord av tryckvågen och på så sätt drunknat.

Telegrafist Bergqvist: Befunnit sig i maskinassistentens hytt akter. Då han kom ut på däck var detta rökfyllt och nersölat av olja så att blivit mycket glatt vilket i förening med BB slagsida kan ha bidragit till att någon av de saknade halkat överbord. Själv kommit med i STB aktre båt. Tillfrågad varför han inte befunnit sig i telegrafhytten eller i sin egen sovhytt under bryggan svarat att Admiralty strängt förbjudit all användning av radiostationen ombord.

Ie Maskinist Nilsson Vakthavande i maskin. Efter explosionen slogs från från bryggan stop och väl på telegrafen, vilken senare order betydde att vi omedelbart skulle bege oss till våra livbåtsstationer. Alla som hade vakten i maskin sprungit upp på akterdäck och till BB båt som sjösattes c:a 4 minuter efter explosionen.

Maskinassistent Lövstedt: I sin hytt tillsammaans med telegrafisten vid expl Rusat upp till STB båt som sjösatts efter c:a 6 minuter varefter fång linan kapats sedan man ropat upp till däck efter kvarvarande utan att få något svar.

Matros Heström: Stått till rors. Sett Ie styrman slå manöver i telegrafen efter explosionen. Vid explosionen fattat eld i oljan från pumprummet midskepps och vidare akteröver, Efter att ha brunnit kraftigt i några minuter avtog sedan elden betydligt. Livbåten sjösatts efter c:a 10 minuter och lämnat sidan.

Jungman Fallgren: Utkik STB på bryggan. Fartyget omedelbart övertänts vid explosionen. Sett en man springa akteröver men det brann då inte så häftigt. Sett mannen falla omkull akter om pumprummet där lågor fortfarande slagit upp.

Lättmatros Åkerlöf: Utkik BB på bryggan. Branden efter explosionen varit mycket häftig men avtagit betydligt efter c:a 5 minuter. Livbåten sjösatts c:a 10 minuter efter explosionen och lämnat sidan.

KK memorial 31.1.41 (Sjöförkl. inkom KK 21.1.41)

Torp. utan varning av okänd u-vattensbåt. Denna anripade efter sänkninge besättn. i STB båt och framställde vissa frågor men det framgår inte av sjöförkl. på vilket språk de begärda upplysningarna framställts från u-vattensbåten. Man kan därför ej fastställa om örlogsfartyget varit av tysk eller italiensk nationalitet.

Ex officio
Bo Bergström

JANUS 20.10. 40

CREW LIST ((Namn delvis SKN))

Befh Gustav Larsson, Österhanninge, 10.7.81 (Sedan provturen 14.10.39)
Ie styrman Ernfrid Gustaf Arne Nordenberg, Topeliusg. 4, Gtbg, 3.1.10 (-"-)
2e styrman S.H.Mattson, f -04 Lysekils sjömanshus
3e styrman Carl Johan Hansson, f -10 Malmö sjömanshus
Telegrafist Klas Göran Bergkvist, Normlösa, 5.10.99 (14.10.39) K-a sj.hus
Chief K.H.Eriksson, f -97 Oskarshamns sjömanshus
Ie maskinist Sven Robert Karl Nilsson, Gtbg, 4.8.92 (14.10.39) Kalmar s
2e maskinist Gunnar A.Lindersson, f -01 Karlskrona sjömanshus
Maskinassistent Einar Tage Ansgar Öofstedt, Borrby, 23.3.09 (6.3.40) Ystad
Elektriker Gustaf B.E.Andersson, F -10 Göteborgs sjömanshus
Pumpman E.H.Åkerblom, f -07 Stockholms sjömanshus
Timmerman F.A.Lagerstedt, f - 83 Malmö -"-
Båtsman P.A.Persson, f -08 Hälsingborgs -"-
Matros Erik Lennart Hedström, Hälsingborg, 17.6.17 (13.3.40) H-b Sj
Matros Sven H.B.Arbin, f -08 Kalmar sjömanshus
Matros Helge S.G. (Sigfrid Georg) Andersson, f- 04 -"- -"- (i Belgia 26 1 41)
Lättmatros Victor Emanuel Åkerlöf, Gräsö, Öregrund, 15.9.20 (25.2.40) Sthlm
Lättmatros Olof Arne Gottfrid Petterson, F -16 Kalmar sjömanshus
Lättmatros J.S. (Johannes Samuel) Dahlström, (f ~~-23~~ Bount/) 13 Söderhamns sjömanshus (på Belgia 26 1 41)
Jungman Gustav Arne Fallgren, Hällefors, 2.8.17 (18.3.40) Karlstads sjh
Jungman Ernst Birger Gottfrid Bergsten, f- 06 Halmstads sjömanshus
Jungman E.R.B.Selahn, f -23 Sundsvalls sjömanshus
Svarvare Erik Bertil Andersson, f- 00 Göteborgs sjömanshus
Ie motorman J.W.A.Andersson, f -89 Hälsingborgs -"-
Ie motorman Knut A.Krook, f-07 Kristianstads -"-
2e motorman T.M.Forsman, f-17 Karlstads -"-
2e motorman David Reinhold Engelbrektsson, f -07 Uddevalla -"-
2e motorman F.O.A.Svensén , f -00 Sthlms sjömanshus
+ 2e motorman Holger Roland Slättberg, Slottskogsgatan 33, Gtbg, 7.7.14
+ Motorelev Alf Sixten Westman, Kramfors, 6.9.20
+ Motorelev Erik Arvid Nilsson, Strandgatan 4, Söderhamn, 13.12 19
Steward ~~J.G.Andersson, f -96~~ J.G.Andersson, f -96 Göteborgs sjömanshu
Ie kock John L.Lindkvist, f-92 Umeå sjömanshus
2e kock Nils Hugo Hjalmar Eriksson, f-18 Stockholms sjömanshus
Stuertsbiträde Kurt Gunnar Gustavsson, Gtbg, f -17 (Död på Belgia 26.1 41)
+ Salongsuppassare Karl Erik Folke Svensson, Risåsgatan 8, Gtbg, 1.5.13
Mässuppassare Gilkis M Taengh, Göteborg, f -18 Göteborgs sjömanshus

---

UD R-469 Befh Gustaf Larsson hem som konsulatspassagerare på MANSURIA som 4.4 41 avgick Liverpool t. Petsamo . Svarvare Andersson var påmönstrad (Se Mansuria 7.7.41) (/e 118)

JANUS 20.10.40

Telegram London till UD 21.10.40

323 Motortankern Janus torpedoed sunk yesterday stop 34 survivors rescued british warship = Sw Consulate general

Dito 25.10.40

332 our 323 Janus 33 crew members landed scottish port today stop followin killde börje slattberg slottskogsgatan 33 gtoeborg erik nilsson storlyr 4 söderhamn alf westamn kramfors folke svensson rifåsgatan 8 goteborg = Sw Consulate general

---

UD HP80c 3509 Janus krigskaskoassurerad för 5.500.000:- kr

Inget söförklaringsprotokoll på UDHp80c 3513, bara 2 telegram...

SKN EIII 188

Rederiet 28.10 till SKN, fått telegram:

Crew landed Methil yesterday stop consulate London arranging transport them newcastle where maritime decäaration being held stop Matter crew unhurt stop vessel struck port side amidships all ships apapers lost except deck logbook stop master crew lost all belongings kindly advise amounts due replacement each person stop 37 men aboard all swedish four lost as per our 140 slottsbergs christian namne beerje. "

livbåt funnen på Isle of Lewis

En livbåt från Janus påträffades 25.1.41 nästan helt inbäddad i sand vid Mangersta, Uig, på västsidan av Isle of Lewis, Skottland. Båten, 17' i längd, fick grävas ut av 8 man och arbetet tog en hel dag. Båten var i gott skick men helt utan åror, roder och utrustning. Den såldes senare av the Receiver of Wrecks för 12 pund, nettot till SKN blev £4.8.8.

Effekter

Nästan alla fick sina ersättningar på konsulatet i Newcastel.
Befh lyckats få med sig sin kikare men den skadades så svårt av olja och saltvatten att den intekunde repareras. Maskinassistent Einar Löfstedt fick av rederiet endast 337:50. Genom sitt förbund kräude han då ersättnings som 3e maskinist eftersom han fått 2e maskinist-lön och ätit i befä mässen. Rederiet avvisat hans begäran, åberopande atthan inte haft någon befälsställning. Löfstedt stämde då rederiet inför Stockholms rådhusrätt som den 3.5.43 avkunnade dom till hans favör. Rederiet måste utbetala 550 till honom och ersatts av SKN med 450:-.
Motorman Engelbrektsson kom till Sverige i början av april 41 och begärde effektersättnigg av rederiet. Undersökning visade att han fått £19.4.10 v konsulatet i Lissabon vilket var vad han var berättigad till.
Båtsman mönstrat ut innan han fått 33:- för sina verktyg som han begärt 98:- för. I hans lista finns upptaget löständer ,5 pund. -

JANUS 20.10.40

Chiefen förlorat rökbord, glasservis, fruktskål och 2 vaser för 23:-
Ie styrman : Revolver "Special Police Colt" med ammunition 180:- En Baltic radioapparat för 310:- sextant 800:- Zeisskikare 180:- gymnastikredskap 30:-

---

Egna noteringar

SÄNKT AV U-46, Engelbert Endrass

Janus ingick i konvoj HX79 , men bröt sig ur konvojen kl 23.45 den 19.10 Konvojen bestod av 49 fartyg lastade med Amerikansk krigsmateriel och hade eskort av 2 korvetter, 1 jagare, 2 slupar och 4 armerade trålare. (Se skiss i Costellos "The Battle of the Atlantic" (-77) sid 110-111) Citat:"Prien, Endrass, Schepke och Bleichrodt kunde knappt tro på sin goda tur när de den 19.10 träffade på och omringade denna konvoj. De var snart inne bland konvojens kolonner och sänkte natten till 20.10 13 fartyg på 60000 ton i en mönsteruppvisniggii vargflocksteknik." De 5 ubåtarna inledde anfallen kl 22.30 den 19.10. Janus bröt sig ur 23.45 men sänktes av Endrass kl 03.52 på N 56 36′ - W 15 03. - Förutom engelska fartyg som sänktes i konvojen var det norska ss Cubano på 5180 brton och holländska ss Bilderdijk på 6856 brton. (Rohwer, Costello)

H.M.S Hibiscus som landsatte de räddade från Janus i Tynemouth var en Flower-klass korvett på 925 depl. ton . levererad 21.5.40 som nr 6 i en serie på 128 som byggdes 1940-42. Fart 16,5 knop.

Några hemkomster

Janus befh och svarvare Andersson kom 7.5.41 med Narviktåget till Kiruna sedan de fått lämns Mansuria i Bodö där hon kvarhölls av tyskarna. En man från Janus, maskinist Andersson, kom 29.3.42 till Gtbg med Gullmaren från USA. Gullmaren medförde även Amerikalands befh och chief samt 10.000 gåvopaket i lasten.

Dödad uppassares bror omkom på Magne

En broder till Janus omkomne salongsuppassare Karl Erik Folke Svensson, nämligen Sven Ivan Sixten Svensson, följde Magne i djupet 14.3.45 då Magne sänktes av en tysk ubåt. Han var 23 år.

D.MacIntyre:"The battle of the Atlantic (-61)

Utdrag: Den snabba ($8\frac{1}{2}$ knop) konvojen HX 79 med 49 fartyg avgick från Halifax,N.S några dygn efter Det Sc7 ((Se Gunborg-Convallaria)) lämnat Sydney. Första dygnens eskort utgjordes av 2 hjälpkryssare, Montclare på 16314 brton , B -22, och Aluania, 14030 brton B. -30. Den 18.10 inrapporterades konvojen av Prien som gjort slut på sina torpeder. På e.m 19.10 mötte en kraftig eskortstyrka: jagaren HMS Whitehall, minsveparen HMS Jason, korvetterna HMS Hibiscus, Heliotrope, Arabis och Coreopsis samt de armerade trålarna Lady Elsa, Black Fly och Angle. En formidabel styrka på pappret. Men korvetterna var nybyggda med otänade besättningar och ingen plan för samordnade operationer fanns. Tiden inte medgivit det. Mest "erfaren" var HMS Jason som de sista veckorna tagit upp 720 överlevand

JANUS 20.10.40

från sänkta konvojfartyg. Som eskort ingick f.ö även holländska ubåten O-2 som gick i ytläge mitt inne i konvojen. Kl 21.20 (19.10) torpederades 2 fartyg på konvojens STB-sida. Det var myckt mörkt och mulet med duggregn med sikten varierande mellan ½ och 3 miles. Eftresom ingen uppgjord plan fanns, handlade eskortfartygen vart och ett för sig. HMS Whitehall satte full fart framför konvojens front och började söka med Asdic på dess STB-sida. Hon mötte HMS Arabis som kom akterifrån och även HMS Jason deltog i sökandet runt de 2 torpederade fartygen som ännu flöt. LochLombard, som ingick i konvojen, var avdelad som rescue ship, och vände genast för att göra sin plikt. HMS Whitehall var nära att stoppa för att ta upp en flotte med 3 man som ropade desperat och flera livbåtar syntes. Så steg Starraket upp österut och Whitehall satte full fart för att undersöka. Kl 23.15 hördes 2 våldsamma explosioner och när HMS Whitehall ändrade kurs mot den steg en eldflamma upp till stor höjd i an annan riktning. Whitehall girade mot detta eldsken och fann att det var ett drivande vrak som brann, ett vrak från någon annan konvoj som troligen brunnit i flera dygn. Whitehall återtog sin kurs för att hinna upp konvojen och kom på trålarna Angle och Lady Elsa som låg stand by vid ett brinnande tankfartyg och 3 andra sjunkande fartyg. Whitehall passerade livbåtar, välta flottar och männsikor i vattnet som skrek och ropade på hjälp. HMS Sturdy dök upp och fortsatte tillsammans med Whitehall mot konvojen. De hade just nått den då 2 explosioner lyste upp natten. Motortankern Athel Monarch övertändes, ss Whitford Point sjönk inom 10 sekunder. Fastän månen var upp och sikten 5 miles syntes inga ubåtar. HMS Sturdy börjat rädda folk från Whitford Point och Whitehall vänt om för att gå kors och tvärs akter om konvojen. Kl 04.20 hördes en explosion långt borta på konvojens BB-sida. HMS Hibiscus upplyste att explosionen inträffat långt borta och inte hade med konvojen att g ra I själva verket var det svenska motortankern Janus vars befh, på sin besättnings enträgna begäran, hade brutit sig ur konvojen och nu betalade det oundvikliga straffet. Han och hans män kunde skatta sig lyckliga att de nästa morgon togs upp av HMSHibiscus som dirigerats till platsen av en ptrullerande Sunderlandflygbåt. HMS Heliotrope hela natten cirklat runt konvojen utan att få någon ubåtskontakt. Kl 05 rapporterade Loch Lomnond att hon förföljdes av en ubåt och HMS Jason satte kurs mot henne. Kl07.20 blev Loch Lomnod torpederad. Jason tog upp överlevande från livbåtarna . Ubåtarna hade nu inga torpeder kvar för fortsatta anfall, men hade sänkt 12 fartyg och skadat 2 svårt."

Terje Fredh: Utanför Spärren (Lysekil 81)

Styrman Emil J.Hansson,Malmö:2 livbåtar på Janus slogs i bitar vid smällen Jag försökte tillsammans med stuert Andersson slita loss några plankor att flyta på Vi räddades av korvetten Shirak efter en halv dag, och infördes till Methil, dit det kommit 367 räddade sjömän på några dagar.

JANUS 20.10.40

T.Fredh: Utanför Spärren (Lysekil 81)

3 båtar intill oss sänktes. Vid ett tillfälle fick vi gira hårt för att undvika att kollidera med en engelsk ångare vars akter reste sig högt ur vattnet efter en torpedträff.



Janus på provtur utanför Landskrona den 19.10.39.

HISTORIK

Motortankfartyg på 9825 brton byggt 1939 vid Öresundsvarvet i Landskrona av stål . L. 146 B. 18,5 Tillhörigt RedAB Nordstjernan (Axel Ax:son Johnsson) i Stockholm. Inköpt under byggnad i aug .-39 från Anders Jahre i Sandefjord. Sjösatt 21.6.39. Provtur 19.10.39 som varvets dittills största bygge och dess första oceangående motortankfartyg. Provtursfart på full last 13,3 knop. Soft-nose-stäv och kryssarakter. 9 st center och 10 st sidotankar om 717000 kubikfot.Pumprum för el. lastoljepumpar midskepps,samt ett för barlast- och brännolja längs föröver. Torrlastrum med sjuptank. En 8-cyl. enkelverkande Götaverkens B.& W.-motor på 5250 ihkr vid 112 varv/min. Ångdrivet däcksmaskine 2 oljeeldade marinpannor, 2 generatorer. Inredning för befh, styrmän och stuer i brygghuset, övrig inredning i poopen. Matsalong med 6 sittplatser, röksalong med wiltonmattor, eleganta cremefärgade fåtöljer, golvlampor och radiogrammofc All inredning synnerligen smakfull i benfärgat, vitt och beige. Mycket stora och ljusa hytter -Befh sedan leveransen 19.10.39 Gustaf ~~Karsson~~ Larsson,tidig på m/t Dalanäs.

ATLAND. 20.10.40 100% krig

KOLLISION I KONVOJ HX79 - SAMMA SOM JANUS OCH AXEL JOHNSON GICK I.

(Rapporten innehåller kompletterande upplysningar om HX79)

Ingen sjöförklaring avgavs och ingen rapport om sjöolycka insändes av befh, men i den följande rättgången, i vilken skulden till kollisionen fördelades med 4/5 på Atland och 1/5 på Cape Corso finns händelseförloppet bevarat i form at statements inför advokater.

======== ========= =========

STATEMENT OF THE ATLAND WITNESSES

GIVEN 31.10 40 i Newcastle before Bramwell, Clayton & Clayton solicitors.

Befh Norling: Atland avgick kl 08 tis 8.10.40 från Halifax,N.S. destinerad till Port Talbot,S.Wales, med last av järnmalm. Gick in i konvoj((HX79)) kl 12 då lotsen lämnade och befh tog över på bryggan. Konvojen bestod av c:a 42 fartyg ordnade i 9 kolonner och dåkonvojen lämnade Halifax Roads hade Atland nr 92,d.v.s gick som andra fartyg i kolonn nr 9, den som utgjorde konvojens STB flank. Senare fick Atland, enligt commodrens order, nr 72 och efter något dygn ändrades det till nr 82,beroende på fartygens olika destinationsorter. Kursen ändrades oupphörligt enligt flaggsignaler från the commodore vessel som hade nr 51.Här är konvojformeringen efter det jag fått nr 82 och den position jag sedan hade till resans slut.

		↑		COMMODORE "SALACIA".			↑	
11	21	31	41	(51)	61	71	81	91
12	22	32	42	52	62	CAPE (72) CORSO	(82) ATLAND	92
13	23x	33	43	53	63	73	83	93
14	24	34	44	54	64	74	84	94

&c ((Ur y-s. Cape Corso gick i kolonn 6))

Sön 20.10 kl 20 företogs en kursändring från 100° till 150° enligt order från the commodore som mottagits med flaggsignaler kl 18. Ings som helst ljus var tillåtna på däck. Ovan däck var allt totalt mörkt.Jag var på bryggan med 1e styrman vid kursändringen men gick sedan ner till min hytt. Cape Corso, nr 72, befann sig då 1-2 kbl om BB (on my port quarter). Konvojfarten var 9 knop. Vädret gott men mörkt utan någon sjö och med en mycket lätt StSO bris. Då jag var i min hytt kände jag (kl 20.05)mitt fartyg skaka våldsamt och skyndade genast upp på bryggan. Där var såväl 1e som 2e styrmännen.Jag såg konturerna av ett fartyg direkt långsides "our port quarter." 1e styrman sade attfartyget hade törnat på vår BB-sida.Han lämnade bryggan för att undersöka om skador uppstått. Då han återkom sade han att vi inte tog in något vatten. Jag konstaterade senare att det andra fartyget var nr 72 Cape Corso.Vår position ungefär N 55° 40' - W 13°. Vi fortsatte i konvojen och anlände till Port Talbot

ATLAND 20.10.40

den 27.10 kl 17.30. Cape Corso frågade oss inte om vi erhållit några skador vid kollisionen.

1e styrman Tufvesson: Tagit vakten kl 15.30 sön 20.10 (British Summer Time) och kursen var då rv 100°, men konvojen framfördes på zigzagkurser från ochmed det jag tog övervakten. Härvid följdes instruktioner från commodoren. Cape Corso höll sin station "well clear of us" omkring 1-3 streck akter om midskepps på vår BB-sida. Vid 18-tiden mottog jag en flaggsignal från the commodore vessel att ändra kursen kl 20 till rv 150°. (true) Kl 20 följde vi i kölvattnet på fartyget framför oss och då vi hade nått den plats där vårt ledarfartyg girade till 150 så skulle även vi ändra vår kurs och följa efter i hennes propellervatten i överensstämmelse med instruktionerna från konvojledaren. We hade inte kommit på kurs 150 när Cape Corso kolliderade med oss.Det var en mycket mörk natt. Jaghade min uppmärksamhet riktad föröver på framförgående fartyget och tog ingen särskild notis om Cape Corso. Omkring kl 20.05 såg jag att ett fartyg som jag antog vara Cape Corso kommit mycket nära vår BB-sida och beordrade omedelbart rorsman att gira hårt STB (put our helm hard-a-starboard). Eftersom vi var i konvoj fick vi inte avge några ljudsignaler. Det andra fartyget var mycket nära oss, 50-100′så vitt jag kunde bedöma i mörkret. Nästan omedelbart efter det jag hade observerat Cape Corso törnade hon med sin STB bog mot vår BB-sida i närheten av maskinrummets Nr 3 wing ballast tank. Efter att ha törnat på oss skar Cape Corso klar och båda fartygen forsatte sedan i konvojen utan några ytterligare incidenter. Jagkanske skulle nämna här att 2e styrman hade kommit upp på bryggan kl 20 för att ta vakten,men jag ville inte lämna bryggan förrän jag var säker på att vi låg rakt akter om framförgående fartyg i kolonnen. Inga maskinmanövrer företogs. Vi företog giren med nedsaktad fart och jag fann ingen anlednigg att ändra vår fart av hänsyn till andra fartyg i närheten av oss. Befh kom upp på bryggan omedelbart efter kollisionen. Rundpejling inte visat något läckage.

2e styrman Arnils: Bekräftat ovanstående.

Matros John Borg: Stod till rors. Inget att tillägga.

Båtsman Andersson: Utkik på bryggan kl 19-20, sedan avlöst av lättmatros Olaf Smith. Gått akteröver till sin hytt efter avlösningen och 5 minuter senare känt en våldsam skakning i fartyget och ett ljudligt brak. Jag grep genast mitt livbälte och rusade upp på däck där jag såg Cape Corsos STB bog mot vår BB-sida midskepps.

Lättmatros Smith: Avlöst våtsman som utkik på bryggan kl 20, stod på STB-sidan. Jag iakttog fartyget för om oss. Jag kunde urskilja hennes skorsten och var c:a 200 yards för omm oss .Vi följde i hennes kölvatten.

ATLAND . 20.10.40

Några minuter efter det jag kagittöver vakten såg jag ett fartyg komma upp tätt intill oss akter om tvärs på vår BB-sida, uppskattningsvis på ca 150- 200 fots avtsånd. Jag hade inte sett detta fartyg tidigare sedan jag kom upp på bryggan. Jag rapporterdde genast till 2e styrman. 1e styrman va ochså på bryggan. Jag iakttog detta fartyg skarpt och såg att hon kom allt närmare och inom några få minuter törnade hennes STB bog med våldsam kraft mot vår BB-sida akter om bryggan.

Chiefen Hansson: Tagit vakten i maskin kl 20, konvojtid. 5-10 minuter sena känt och härt en stöt i fartyget (a bump in the sbip). Vid den tiden "our engines had been working at intervals "Half ahead" and "Slow ahead."

Kl 20.05: skiss av 1e styrman

NR 82 ATLAND

COLL. IN 20° ANGLE LEADING FORWARD OF THE [illegible]

Survey report

Afloat in Port Talbot Docks 19.10.40. Atland fått plåtskador i bordläggningen vid sidotank 3 BB = en större intryckning, 3 spant böjda i övergången till hamndäcket, naglar skräckta eller lösa. Ballast discharge valve bräckts loss. Reparerat proviosriskt i Port Talbot 29.10- 6.11.40 för 221 pund. Tidsförlust 5 dygn 19 timmar 45 minuter = 1066 pund 10 sh.3p.
-Cape Corso besiktigats 7.11 i Runcorn Bay,Manchester ship canal. Fått skador på stb bog som inte berör sjövärdigheten.

"Cape Corsos" STATEMENT OF CLAIM 5.4.41

Delivered April 5th 1941 by E.W.Brightman in teh High Court of Justice, följt av 6 anklagelsepunkter mot Atland för negligence.

1) The plaintiffs have suffered damage by reason of a collision between their ss Cape Corso and the defendants ss Atland, which was solely caus by the negligent navigation of the Atland by the defendantd or their servants as hereinafter appears.

2) Shortly before 8.8 p.m on october 20th 1940 the Cape Corso,a steel stea ship of 3807 tons gross register ,365′in length, 50′in beam,fitted with triple expansion engines of 389 H.P nominal,manned by a crew of 36 hand all told, whilst on a voyage from Halifax,Nova Scotia to UK laden with cargo was in about lat N 55 56′- long W 12 20′.The wind was easterly, a moderate breeze.The weather was very dark and cloudy with passing rai squalls and there was no tide. The Cape Corso was the 2d vessel in the 6th column of the convoy, consisting of about 34 ships in 9 columns,and the Atland was the 2d vessel in the 8th column.The distance between columns was 3 cables and between lines 2 cables. The Cape Corso was making the convoy speed of 9 knots on the convoy course of 100° true.

ATLAND 20.10.40

The Cape Corso was exhibiting no lights in accordance with the convoy instructions and a good look-out waskept onboard her.

3) Orders had been given that the convoy was to alter course at 8 p.m to 150° true, the said alteration to be made by wheeling in succession. At 8 p.m the vessel next ahead of the Cape Corso was seen to be altering to STB and the speed of the Cape Corso was reduced by one knot.Shortly afterwards,the "Biafra", which was the vessel next astern of Cape Corso, was seen to close the STB quarter of the Cape Corso. A short blast was accordingly soundedby Cape Corso and Biafra got onto the port quarter of Cape Corso whereupon the wheel of Cape Corso was starboarded and a short blast was sounded on her whistle. Thereafter the Cape Corso was gradually brought round to STB , but before she had been steadied on 150° true, those onboard her observed the Atland about a cable distant and about abeam on the STB side of Cape Corso. The wheel of the Cape Corso was at once ported and immediately afterwards put hard-a-port and shortly afterwards her engines were stopped, but the Atland coming on with her port side a little abaft amidships struck the STB bow of the Cape Corso, causing damage.Shortly before the collision the Atland began to swing to STB.

Atland Crew List

Endast följande 7 av de 34 ombv är namngivna:
Befh Einar Frithiof Noringg,Kungsladugårdsgatan 6,Göteborg (Sedan 1935)
1e styrman Lars Emil Tufvesson, Apelvich No 11, Varberg (1.12.34)
2e styrman Gustav Arnold Arnils, Nya Varvet, Göteborg (Maj 36)
Chief Knut Hansson, Kommendörsgatan 31,Göteborg, (sedan 1936)
Båtsman Axel William Andersson, Lomma (Febr 38)
Matros John Borg, Haverövallen (Jan 40)
Lättmatros Olaf Smith, Bergen, (5.9.40)

HIGH COURT OF JUSTICE, Admiralty Division

JUDGMENT

Friday May 21st 1943

Mr Justice Bucknill

(Domslutet omfattar 11 sidor, men eftersom kollisionen var obetydlig är det intressanta i sammanhanget uppgifterna som berör konvojen i dess helhet:)

(enligt Atlands version gick Cape Corso som nr 2 i kolonn 7, men i domslutet anges Cape Corso ha gått som andra fartyg i sjätte kolonnen från BB till STB räknat. Ledande fartyg i denna kolonn var

ATLAND 20.10.40

ss Tribesman. Atland var nr 2 i kolonn 8. Vid tiden för kollisionen befann sig inga fartyg i kolonn 7 mellan Cape Corso och Atland. På Atlands STB-sida gick kolonn nr 9. Commodore ship var Salacia som gick främst i kolonn nr 5. Närmast akter om Salacia kom Marathon. Cape Corso beskrivit vädret som mycker mörkt och molningt med passerande regnbyar, medan Atland uppgivit fint och klart väder om än mörkt. Enligt Biafras befäl var vädret " very dark with rain squalls, overcast and cloudy, making visibility difficult. Only the silhouettes of the ships could bee seen." Domaren tagit fasta på att Biafras vittnesmål var det mest tillförlitliga. Domaren fastslagit att dålig utkik hållits på Atland som inte girat STB kl 20, troligen därför att hon väntade på en kursändringssignal från the commodore ship, från vilket kl 17.30 för andra gången givits signal om kursändring kl 20 från 110° till 150°, utan att denna order då följts av några ytterligare signaler. Domaren fastslagit att:
I find the Atland to blame for not altering course to STB in accordance with the commodores orders. I do not believe she was following in the wake of the ship ahead of her. I also find her to blame for a bad look-out and for not seeing the Cape Corso in due time. If she had seen her when she became visible ,she could have avoided the collision by hard-a-starboardin

----I find both vessels to blame. I find the Atland much more to blame tha the Cape Corso, and the proportions I fix as follows: 4/5 on the Atland an 1/5 on the Cape Corso.
---- I give the Cape Corso half her taxed costs.

(På Cape Corsos brygga befann sig vid kollisionen befh Montgomery och 3d officer Love)

Efterspelet

Dispache given av Kaj Pineus i Göteborg 27.11.43 och haveriet klassat som 100% krig. För detaljer om stämningar, kvarstad, telegram, SKN:s och Wilsons utgifter etc hänvisas till SKNEIII vol 189.

Egna noteringar

Atland sänkt i konvojkollision 25.3.43

Atland ingick i mars 1943 i konvoj Sc122 och sjönk efter en kollision varvid nästan hela besättningen gick med i djupet.

Cape Corso sänkt i Murmanskkonvoj 2.5 42

Cape Corso, 3807 brton, byggd 1929 vid Lithgows i Port Glasgow, L 107,B.15 tillhörig Lyle SS Co i Glasgow, flög i lüften med ammunitionslast den 2.5.43 då den PQ-konvoj till Murmansk i vilken hon ingick utsattes för anfall av tyska störtbombare, på lat N 73 2′- long O 19 46′. Av de 56

X 6.

ATLAND. 20.10.40

ombv överlevde 6 man. 39 crew, 11 gunners lost. Cape Corso hade lastat i Hull och var via Reykjavik på väg till Murmansk.

==

Sjunkbombsskador 2-I5.9.4I SKNEIII 238

I3.8.4I avgick Atland från Sydney,N.F i konvoj, destinerad till Immingham med last av fosfat. Från 2.9 till I5.9 anfölls konbvojen av ubåtar. Vid olika tillfällen skakades Atland våldsamt av sjunkbombsexplosioner i närheten och läckor uppstod i förpiken och bottentankarna I & 2. Wm Wilson inspeketerade i Cardiff IO.I2.4I ,först vid kaj i Roath Dock och sedan i Mount Stuart dry dock I6-22.I2. Reparation av en mängd sprängda växlar & nitar kostat £ 967. Atland lastade i Cardiff 26-30.I2.4I och avgick 2.I.42 i konvoj för Halifax. SKN ersatt SÅAF med I8.356:27 den 2.3.44.

HANNAH 23.10.40

FAST UTANFÖR SPÄRREN - VRAK UTANFÖR LEXIOES PÅ OKÄNT UNDERVATTENSHINDER?

Rapport

Avgick mån 7.10.40 från Cardiff destinerad tillLexioes,Portugal,med rumslast av 1348 ton kol. Djupg F 16′1″ - A 16′3″ 18 ombv
Grundstött kl 07.39 GMT ons 23.10 200 yardsfrån inloppet till Lexioes hamn. Moderat SW vind,dyning, god sikt. Befh på bryggan, 2e styrman på backen. Ingen lots. Orsak:Uncharted breakwater, which could not be seen and which is not mentioned by the navigating chart purchased in Cardiff sept 1940 and corrected up to 8.8.40 (Chart No 140C,published by Imray, Laurie,Norie & Wilson Ltd, 123 Minories Lane, London e.c.3)

Befh rapport

Tis 22.10 ankom fartyget till Lexioes redd.På grund av den grova dyningen från SW,ankrades icke, utan fartyget gick med sakta maskin fram och åter på en linje mellan fyrarna Boa Nova och Barra Nova (Aveiro)tills dagsljus inträdde. Måttlig SW vind med grov dyning och enstaka regnskurar. Kl 07 hissades Int. lotsflaggen G och fartyget gick med sakta fart mot inloppet till Lexioes hamn. Kl 08.15 kom en lotsbåt ut och från c:a 30 meters håll om BB ropades och frågades varthän vi skulle gå. Jag svarade "Till Lexioes varefter det gjordes tecken från lotsbåten som av mig och 2e styrman uppfattades som att vi skulle fortsätta rätt in i hamnen. Därvid avlägsnade sig lotsbåten i riktning mot Oporto. Fartyget var vid detta tillfälle c:a 1′ från inloppet som var utmärkt med en fyr på vardera änden av vågbrytaren Styrd kompasskurs var NO, dev å denna kurs var 22° W. Fartyget gick nu med ½ fart framåt men visade sig styra dåligt varför full fart framåt slogs på maskintelegrafen. Strax därefter törnade fartyget hårt på en under byggnad varande vågbrytare som var helt dold under vattnet. Maskin stoppades och full fart back slogs omedelbart, men efter upprepade backmanövrer visade det sig att fartyget inte gick att rubba och i den höga SW dyningen högg det tungt lastade fartyget hårt mot vågbrytarens klippblock. Pejling utvisade 7½′ vatten i förpiken och 6½′ vatten i förrummets rännstenar.Trots att länspumparna sattes igång omedelbart fortfor vattnet att stiga i förrummet och började tränga in i eld-och maskinrummet,varför fyrarna måste rakas ut. Efter grundstötningen kunde från backen på båda sidor i vågdalar iakttagas stenar. Efter c:a 15 minuter kom en livräddningsbåt och 3 bogserbåtar till platsen. Ett försök gjordes att föra över en wire till en av bogserbåtarna men det misslyckades ochnågot mera försök gjordes inte enär fartyget skulle ha sjunkit om det dragits flott. Jag meddelade livräddning båten att försöka anskaffa en båt eller pråm för att möjligen kunna rädda

HANNAH· 23.10.40

316 säckar paketpost som var ombord. Livräddningsbåten återvände in till hamnen och kom åter ut efter c:a en timme. I megafon tillropades jag att hamnkaptenen givit order om att besättningen omedelbart skulle lämna fartyget. Läget var nu kritiskt. Sjöarna hade börjat spola in över akterdäcket och jag ansåg det vara säkrast att överge fartyget. Kl 11 f.m lämnades fartyget och besättningen (18 man) fördes iland av livräddningsbåten medförande en del av sina tillhörigheter. Vid olyckstillfället var jag på bryggan, 2e styrman Johansson stod på backen och lättmatros Olav Förde stod till rors. I sjökortet står ingenting nämnt eller utmärkt om den under byggnad varande vågbrytaren. Lexioes 15.10 40

Nils Stenquist

Befh

Journalutdrag

Mån 7.10 kl 13.30 avgått från Cardiff under lots ledning med full last av kol samt 316 säckar paketpost. Kl 14 börjat uttaga deviation på kompasserna. Kl 17 avslutat deviationsbestämningen och fortsatt resam.

Tis 22.10 Kl 23.30 anlänt till Lexioes redd. Gått med sakta maskin fram och tillbaka utanför Lexioes i väntan på dagsljus.

Ons 23.10 Kl 07 hissat signalen"G" ,gått med sakta fart mot Lexioes hamn. Kl 08.15 kom lotsbåt långssidan men ingen lots kom ombord. Lotsbåten ropade :"Gå rätt in!" - Fortsatte med ½ maskin mot hamninloppet. För att erhålla bättre styrning slogs kl 08.38 full fart fram. Kl 08.39 törnade fartyget hårt mot botten. Kl 08,40 slogs full fart back i maskin. Grov SW dyning och regnbyar rådde vid tillfället. I förpiken pejlades 7½' vatten samt i nr 2 rännstenar 6½'. Maskinpumparna sattes igång för att försöka länsamen vattnet fortfor att stiga i förrummet och inträngde i eld- & maskinrum. Kl 09 stoppades maskinen på grund av att vattnet stigit i eld-& maskinrum och fyrarna släckts. Pejlat på nytt varvid befanns att förrummet var vattenfyllt till i nivåmed havsytan samt 5' vatten i eld-& maskinrum. Kl 11 lämnade besättningen fartyget på order från hamnkaptenen.

I maskindagboken har följande införts:

Kl 08.39 märktes en stark stöt i maskinrummet varefter en stark STB slagsida konstaterades. Manövrar med maskinen: 08.29 halv fart fram, 08.38 FF fram, 08.40 FF back, 08.44 stopp, 08.45 FF back, 08.49 stopp 08.53 FF back, 09.00 stopp.

Kl 08.45 strömmade vattnet in i eldrummet genom sprickor vid de WT dörrarna till förrummet. Försökt attlänsa med alla tillgängliga medel men pumparna kunde ej taga tillräckligt,utan vattnet inträngde i maskinrummet. Kl 11 f.m övergivit fartyget. Samtliga tider British Summer time. Lexioes 25.10.40 Befh

HANNAH 23.10.40

Telegram Lissabon till UD 16.10.40

17 Hannah probably total loss crew saved = Legacion Suéde

Egna noteringar Bröts itu den 24.10

I NW storm bröts Hannah tors f.m 24.10 vid bryggan och akterskeppet försvann ut på djupt vatten. I början av november gled även förskeppet av och försvann sedan all last spolats bort av bränningarna. Konsulatet i Lissabon fick ett hårt arbete med att försöka hjälpa svenskarna i besättningen. Om detta finns uppgifter på UD R-19-D.

KK vol 72 Ingen crew list

På KK vol 72 finns ingen crew list. Endast 5 av de 18 ombv namngivna:
Befh Nils Stenquist,Stockholm, 43 år (Sedan 4.3.40)
1e styrman Johan Dahl, 47 år (Norrman)
2e styrman Harry Johansson, 50 år
Chiefen Hans Jörgen Keiding, 26 år (Dansk)
Lättmatros Olaf Förde, 19 år (Norrman) -rorsman vid grundstötningen.

Consulat Général de Suède. Lissabon den 30 oktober 1940
Lisbonne. No 5
1135 PAR AVION Bilag.
Ink.KK
6.11.40

Kungliga Kommerkollegium,
Stockholm.

I anledning av at svensk ss Hannah ,reg.nr 7705, av Helsingborg,paa reise fra Cardiff til Lexioes med en ladning av kul, strandet ved indlöbet til Lexioes den 23 oktober, har generalkonsulatet härmed den äre at indsende fölgende dokumenter fraa vicekonsulatet i Oporto:
Kopia av protest.
Dito av Maritime Declaration.
Report of Maritime Accident.
Utdrag av dagbökerne.
Ifölge meddelelse fra vicekonsulatet i Oporto maa fartöiet betraktes som totalt forlist.Mandskabet, som alle er reddet, er fremdeles i Lexioes,men vil bli sendt til Lissabon i de närmeste dage. Kaptein Stenquist holder nu paa at inskaffe certifikat fra Lloyds agent i Oporto for at fartöiet ansees totalt forlist.

Simon Hansen
Generalkonsul

((Som bilaga en torftig sjöförklaring på flygpostpapper (sid 4))

HANNAH 23.10.40

Maritime Declaration held at the Sw.Vice Consulate,Oporto 24.10

Hållits inför vicekonsuln i Oporto, J.A.Andresen
Som representant för fartygets Agent infunnit sig mr Antonio Pereira.

Befh Stenquist: Ingivit "Note of Protest" och sagt sig inte ha ngt att tillägga.

1e styrman Dahl:Som inte var på bryggan vid tillfället hänvisat till Befh rapport

2e styrman Johansson: Befann sig på backen i färd med att klargöra ankarna. Kunde ej avgöra fartygets fart vid grundstötningen på grund av dyningen. Vågbrytaren legat helt osynlig under vattnet. Vattnet i eldrummet stigit så hastigt att fyrarna måst rakas ut för attundvika explosion.

Chiefen Keiding:Hänvisat till maskindagboken.

Lättmatros Förde: Fått order av befh att styra rakt mot hamninloppet. Han tror attfartyget gick med full fart då det rände på vågbrytaren. Hanpåpekade att fartyget sedan gammalt lydde roder dåligt vid låg fart "but this was an old defect of the ship."

NOTE OF PROTEST

Stämplat:
Vice-consulat
de Suède.

Ink.KK 6.11.40

On this 23d day of October 1940, personally appeared and presented himself to me, J.A.Andresen, vice consul of Sweden in Oporto, mr Nils Stenquist ,master of the Swedish steamship "Hannah" of Helsingborg of 809,07 tons measurement, and stated that:
Hving left Cardiff on the 7th oct. with a cargo consisting of 1348 tons and 9 vwt of coal,he arrived in front of the harbour of Lexioes on the 22d oct. at 10.30 p.m (B.S.T.).On the following morning at 7 a.m he hoisted the pilot flag and headed towrads the entrance at slow speed. At 8.15 a.m a pilot boat came alongside and made signs to the ship tp proceed towards the harbour entrance. The ship proceeded at slow speed but, due to the fact that she was not answering properly to the helm, he ordered the eingine to be put at full speed ahead. Just after this, the ship struck the breakwater,whcih,at high tide, is completely submerged.It was high tide when the ship struck at 8.39 a.m.The engine was putfull speed astern and kept running for 4 minutes when it was stopped.The pumps were put in action as soon as the ship struck and kept running till the fires were put out by the rising water inside the boiler room.At 8.45 it was put full speed astern again and stopped after 4 minutes.At 8.53 it was newly put at full speed astern and kept running till 9 o'clock when it was stopped due to the water inside the boiler room having put out the

HANNAH 23.10.40

fires. The ship was bumping on the rocks due to the heavy swell. At 11 a.m the ship was abandoned by the whole crew in accordance with orders received from the harbour master. The master furthermore stated, that on the navigating chart he possessed and which was corrected up to the 3d august 1940, the breakwater on which the ship stranded, does not figure and is not mentioned in any form whatsoever. The said master hereby gives notice of his intentiom of protesting against losses and damages and causes this note or minute to be entered in this register,requiring the right to extend same at time and place convenient.

Signed before me at Oporto, this 23d day of October 1940.

J.Andresen
Vice consul.

Nils Bergquist
Master

KK memorial 14.11.40

Ett åren 1938-39 omtalat vrak, vars läge angivits till lat N 41 11' Long W 8 42', eller 1,4 kabellängder 20° från fyren å östra vågbrytarens huvud, har enligt 1940 års UFS, nr 7,Mom.436, blivit borttaget. Några meddelanden i UFS finnas icke rörande en under byggnad varande vågbrytare i Lexioes, varför befh ej torde kunna lastas för strandningen. Detta dock endast under förutstättning att han ej iakttagit internationella signalen KXX blåsande från signalstationen vid foten av piren i me i hamnen.

Ex officio
Bo Bergström

I brev till KK,sjöfartsbyrån,Höganäs 17.1.41,skrev B.Jonhageni red AB Hannah och bad att få låna ev.journalutdrag som KK kunde ha erhållit från generalkonsulatet i Lissabon, detta för att kunna räkna ut besättningens krigsriskersättning under tiden mars-juni 1940.
KK svarat att de inte har några journalutdrag för den tiden.

Egna noteringar Historik

Lastångare på 1223 brton byggd 1898 vid J.Shearer & Son i Glasgow av stål (Ex Achroite) L 69,3 B 10,4 Tillhörig red AB Hannah (Stig Gorthon) i Hälsingborg som inköpts ss Achroite från Glasgowni aug 1930. Welldäckad med 4 luckor, 2 master, 4 bommar och 600 ihkr triplemaskin.

30.8.40 skrev Sv.D att sjökapten E,Lewedahl från ss Hannah kommit hem till Malmö sean Hannah svenska besättning avmönstrati Lissabon och ~~xxxxxxx~~ hensänts med UD:s ~~xxxxxxxx~~ bistånd. Lewedahl berättade att Hannah i juni 40 satts i engelsk charter och tvingats gå mellan England och frankrike "vare sig vi ville eller int. Strax innan Frankrike föll var vi i Rouen och måste

HANNAH 23.10.40

fly därifrån i sällskap med bl.a några andra svenska båtar. Vi följdes åt längs kusten och utanför St.Nazaier gick vi i 4 timmar genom livbåtar,vrakspillror och olja.Det var 16000-tonnaren "Lançastria" och 4 andra båtar med trupper som sänkts där av Stukaplan kort innan. Vi gick in till Nantes för att lossa kollasten meni ingenting fungerade och kl 24 kom order att hamnen skulle utrymmas.Vi fortsatte till Bordeaux och sedan till Bayonne När bomberna började falla äver Bayonne fortsatte vi till Bilbao och beordrades av engelsmäbnen att gå till Lissabon för order. Där vägrade besättningen att gå till sjöss mera och begärda hos konsulatet att få bli hemsänd."

GG 448 ESSIE 23.10.40

FÖRINTAD AV MINEXPLOSION SO SKAGEN MED HELA SIN BESÄTTNING - 6 MAN.

Sammandrag

Essie minsprängdes vid 16-tiden ons 23.10.40 c:a 12′SO Skagen med hela sin besättning, 6 man,sannolikt då hon var på väg mot Göteborg med 58 lådor fi i tummet. En 16-årig yngling på Volma av Donsö såg vid denna tid en rök-pelare stiga upp från Essie 2′längre bort men sade sig sedan ha sett Essie och förstod inte att Essie minsprängts förrän han nästa dag hörde att Essi saknades.Motorfiskebåten Piscator av Skagen bärgade 24.10 utanför Grenen Essies jolle,vars taljor sprängts av,samt en tunna och en livboj märkta GG 448.

CrewList

✝ Skeppare Nils Harry Nilsson,DonsöFaggen,16.4.10 på Styrsö,nygift sedan 6 m son till Johannes N.och bror till Gunnar & Erik Nilsson.
✝ Huvudredaren Johannes Nilsson,Dönsö Faggen,24.12.77 som hade 3 söner ombor
✝ Fiskare John Gunnar Nilsson,11,4,13,Donsö Faggen, ogift,bror t.Nils & Erik
✝ Fiskare Bengt Erik Nilsson, Donsö Faggen,16.3.22, ogift,bror t.Nils & Gunn
✝ Fiskare Arthur Einar Gustafsson,Dönsö Neder,14.7.07 på Styrsö,gift, 3 barn
✝ Fiskare Olof Lorentzon, Donsö Faggen,2.5.18 på Styrsö,ogift.

Nils fört Essie sedan 1936. Alla var från Donsö

Ny katastrof för Västsvenska fiskeflottan.

GHT 26.10.40 : Återigen tycks den västsvenska fiskeflottan ha drabbats av en ohygglig katastrof.Av allt att döma har motortrålaren Essie från Donsö gått under med man och allt. Från Köpenhamn har meddelande ingått enligt vilket en Skagenkutter påträffat ochilandfört en jolle, en frålsarkrans oc en tunna,den senare märkt GG 448. Det var Essies nummer. Fyndet gjordes på Skagens norra sida. Troligtvis har Essie råkat ut för en mina. Ombord befu sig: ...... Essie hade i fredags i förra veckan gått till Hirtshals där fångsten blev 58 lådor och var på återväg till Göteborg.

Allt hopp ute.

Aftonbladet 28.10: "Vi ha nu inte längre något hopp om att Essies besätt-ning kan vara i livet," säger nämndeman Gunnar Tallberg på Donsö vid ett samtal med AB. Anhöriga till de 6 ombordvarande fick på söndagen u-rättels som gör det tämligen klart att Essie sprängts av en mina. När Essie onsdag morgon gick ut från Skagenhade den sällskap med en båt från Hönö och en från Fiskebaäck. De 3 båtarna började tråla c:a 12′NW Skagen och vid 16-tiden lämnade de 2 sistnämnda båtarna och fortsatte mot Göteborg medan Essie låg kvar. Skepparna på dessa båtar förklaraatt den sydliga strömmen var så stark att de av den drivits långt norrut och kommit i närheten av minzonen.Essie mmste ha drivit ännu längre norrut och kommit rakt in i min fältet på Skagenbanken. En besättningspojke på en annan fiskebåt som inte

GG 448 ESSIE 11.10.40

låg så lnngt från Essie,hade vid 16-tiden på onsdagen observerat en rökpelare stiga upp från Donsöbåten. Han hade emellertid inte fäst sig vid saken eftersom ingen detonaition hörts och han trodde att röken kom från Essies maskin. Nämndeman Tallberg har även haft ett samtal med en fiskare som kommit hem från Skagen och där sett den bärgade jollen från Essie. Han hade därvid lagt märke till att trossarna på livbåten inte voro avskurna med kniv,såsom man först antagit,utan att de var avslitna. Det är i så fall antagligt att de slitits av vid explosionen. Att båten förblivit oskadad kanbero på att minan kommit in i trålen och exploderat ett stycke från Essie som fått en läcka och sjunkit. På söndagen flaggades allmänt halv stång på Donsö,även på båtarna i hamnen. Söndagsskolan i Missionshuset var inställd. Nästa söndag kommer en sorgegudstjänst att anordnas i kyrkan.Även i missionshuset kommer en minneshögtid att hållas,då samtliga komna voro medlemmar av missionsförbundet.

Sjöförhör i Göteborg fre 29.11.40 KK vol 47

Sjöförhör hölls på begäran av KK sjötekniske konsulent Bo Bergström som hemställt om detta förhör i skrivelse 7.11.40 jämlikt 320§ Sjölagen.

~~Sakkunniga: Nämndeman Gunnar Tallberg,Donsö och Johannes Nilsson,ägare till Essiex~~ Nämndeman Gunnar Tallberg,Donsö,ombud för änkorna efter Essies ägare Nils Harry Nilsson och Johannes Nilsson.

Sakkunniga: Ombudsman Reinh.Bråkenhielm & sjökapten Magnus Lundberg.

Tallberg ingav prästbevis för de 6 omkomna. Han uppgav vidare att Essie var välunderhållen, en av de bästa båtarna i Bohusflottan. Livbåt och 3 livbojar fanns ombord liksom livbälten för de ombv. Essie var försäkrad för 33000:- = 3/4-dels kasko i Donsö-Vrångö Båtförsäkringsförening och försäkrad till sitt fulla värde i SKN jämte olja ochredskap. Piscator funnit Essies livbåt flytande oskadadmed kölen upp .Essie befann sig vid tillfället SO om Skagen,inte NW som sjötekniske konsulenten skrivit i sin promemoria.

Skeppsredare Olof Hansson, Donsö,f-78: Ofta varit ombord på Essie som varit "ovanligt förstklassig".Hade sett Essie mån morgon 21.10 innan hon lämnade Donsö .Alla ombord var yreksvana storsjöfiskare.

Skeppare Nils Börjesson,Fiskebäck,f-06: Skepparepå Volma sedan 10 år. Volma och Essie avgått från Skagen ons morgon 23.10 för sillfiske SO Skagen.Det var då någon sjögång men på e.m nästan lugnt och klar sikt. Vid 16-tiden satte Volma kurs på Göteborg medan Essie låg kvar. Innan Volma lättade hade Essies skeppare tillropat Volma att Essie då hade så mycket sill ombord att hon måste gå till Göteborg på ~~kvällenkvällx~~ kvällen och Essie borda ha kommit till Göteborg högst 2 timmar efter Volma. Börjessons 16-årige bror Bele hade sedan de kommit till Göteborg

GG 448 ESSIE 23.10.40

sagt att han sett ett rökmoln på den plats där Essie legat men att han där efter sett Essie och trott att röken kommit från hennes motor. Inga minor siktats.

Fiskare Axel Axelsson, Lilla Fiskebäck, F-24: Fiskare på Voyland som kl 0630 den 23.10 ,samtidigt som Essie, avgått från Skagen för fiske 10-1' sjömil SO Skagen,hade fiskat i närheten av varandra till 15.30 då Voyland satt kurs mot Göteborg. Därefter ej sett Essie.

KK memorial 31.12.40

Av allt att döma sprängts i luften ett 10-tal nautiska mil SO Skagen av någon förankrad mina som krigförande stormakter utlagt 8-12-4-40 i farvattnen NW och SO om Skagens rev. Ex officio

Bo Bergström

SKNEIII vol 188

Brev till SKN 8.11.40

Donsö-Vrångö Enskilda Båtförsäkringsförening ,ordförande Gustaf A.Karlsson skrev 8.11.40 till SKN att" som redan torde vara Nämnden bekant försvann Essie Ö. Skagen ons 23.10. i år.Siktades senast kl 16 av 2 fiskebåtar från Fiskebäck. Måhända kan försäkringsfrågan ordnas utan inväntande av protokollet från sjöförhöret,enär det torde bli svårt att ens med sjöförhör få fram händelseförloppet då Essie gick bort. Att båten förolyckats är ju absolut och oomtvistligt."

SKN svarade 11.11 att Nämnden måste invänta sjöförhöret,som hölls 29.11.

Dröjsmål med ersättningen.

Den 9.1.41 skrev Ovanstående försäkringsbolag åter till SKN:" För relativt lång tid sedan underrättade vi Eder om att GG 448 sannolikt förolyckats SO Skagen. Då vi senare ej hört något från Eder i ärendet,tillåta vi oss att efterhöra hur långt ersättningsfrågan kommit eller om vi måste anskaffa och insända några handlingar."

SKN svarade 9.1.41 att de ej fått något sjöförhörsprotokoll och " Ni torde därför anmoda vederbörande att tillställa oss en avskrift av detta protokoll."

Den 6.2.41 översände SKN till föreningen kr 48000:- för sterbhusdelägarna räkning. På checken, utlöst på Donsö 10.2.41 av Gustaf A.Karlsson står det:" Utgörande likvid för totalförlustersättning för fiskebåten GG 448 Essie jämte redskap,olja & effekter,minsprängd den 23.10.40 , haveri nr 548/40."

Dom hade inget val (1985)sid 73-75:

12-åring förlorade far och 3 bröder

Johannes Nilssons son Svante ,Donsö, var 12 år i okt 1940 då han förlorade

GG 448 ESSIE 23.10.40

sin far och tre bröder.Kvar var Svante och 2 systrar. Svante kunde inte fatta vad de talade om när dödsbudet kom, inte riktigt,men han greps av våldsam frossa och måste gå till sängs. Sedan ville han inte lata om det, Saknaden efter appap och bröderna var så fruktansvärd att det dröjde 10 år innan han med ord själv kunde beröra vad som hänt. Svante var 1985 innehavare av Donsö Vadbinderi,Fiskebcäk,Västra Frölunda. Essie hade då hon försvann sällskap med Volma och Voyland av Fiskebäck.Från Volma såg man på e.m. 23,10.40 ett kraftigt rökmoln i väster, Manfäste dock inte särskilt stort avseende vid detta,eftersom det inte var ovanligt att båtarna åstadkom stor rökutveckling bl.a på grund av det undermåliga bränsle man använde. Då Volma kom till Böttö väntade hon där för att göra sällskap med Essie upp till Göteborg.Manbörjade då känna oro när Essie inte kom. Hemma på Donsö försökte man intala sig att Essie gått till Lysekil med sin fångst för att sälja dendär. Så småningom blev det dock klart att Essie sprängts med alla ombord. Långt senare hände det att en Fotobåt fick upp en del av Essies reling i redskapen.

Historik Egna noteringar

Motorfiskebåt på 55 brton byggd 1936 vid Ringens varv i Marstrand av Ek och furu. L.18,3 B. 6 Huvudredare skeppare Johannes Nilsson på Donsö som omkom med hela sin besättning, av vilken 3 var hans egna söner. 120 hkr Bolindermotor. Krigsförsäkrad i SKN för 48000 kr. Essie var ett vackert fiskefartyg, konstruerat och byggt av skeppsbyggmästare Patrik Andersson i Marstrand.Förskansen var inklädd med ekådrade furupaneler med skjutluckor för de 4 inbyggda kojerna bordvarts, 2 på var sida och med lådor under kojerna. Kaminen i skansen var enda värmekällan ombord. Manhade fotogenlampor,pentry med fotogenkök.En nedgångstambur med tvätt-ställ skilde skansenfrån lastrummet och här fanns även färskvattentanken. I skansens försnip fanns långskeppsbänkar och ett triangulärt bord. Kajutan med 2 kojer låg i akterskarpen. I motorrummet bordvarts fanns 4 st brännoljetankar samt en smörjoljetank om BB och en fotogentank om STB. 2 isbingar i lastrummet. Radiopejlapparat.

PEGASUS 26.10.40

MED BENSINLAST I LIVERPOOL BAY SKAKAD AV TRE MAGNETMINEEXPLOSIONER.

Rapport

Avgick sön 28.7.40 från Abadan, anlöpte Cape Town 25.8 för order, fortsatte 4.9, anlänt Freetown 16.9, fortsatt i konvoj 3.10 med destination Liverpoo Last av 3817 ton bensin, 4722 ton motorfotogen (kerosene oil) och 4784 ton lysfotogen. Djupg F 29′ - A 29′ 6″ 33 ombv

Lör 26.10 mellan kl 14 och 14.03 skakat av 3 minexplosioner i Liverpool Ba c:a 1750 meter S 10°W rv från Bar lightship. Svag vind, smul sjö. Sikt ca 4 naut. mil. Befh på bryggan, 1e styrman på backen. Vid undersökning funni mindre läckor på båda sidor men eftersom fartyget är lastat kan ev skador ej utrönas för närvarande. Explosionerna förorsakats av magnetminor eller tidminor. Större skador ha ej senare upptäckts.

Liverpool 1.11.40

Nils Runback

Befh

Skeppsdagboken

Tors 3.10 kl 06 avgått från Freetown i konvoj dest. t Liverpool.

Fre 25.10 Ankommit kl 16 i konvoj till Liverpool Bay och ankrat 3,8′ NW Liverpool Bar fyrskepp.

Lör 26.10 kl 12.40 erhållit order från kontrollfartyget att skifta ankarplats till ½ mile Syd Bar lightvessel. Kl 13.40 passerat fyrskeppet tätt br BB. Erhållit order från kontrollfartyget att ankar 1 mile syd Barfyrskeppe -Kl 14 när fartyget var ca 1750 meter syd fyrskeppet exploderade 2 minor i följd c:a 25 yards från fartygets STB-sida akterut. Fartyget krängde öve: åt BB och kom i våldsamma skakningar. Maskinen stoppades omedelbart vareft full back slogs för att manövrera fartyget ut ur det farliga området. Kl 14.03 exploderade en tredje mina ca 50 yards från BB-sidan och fartyge kom i nya våldsamma skakningar. Fortsatt i kontrakursen tillbaka till fyr skeppet. Erhållit order från kontrollfartyget att ankra 1 mile norr om fyrskeppet. - Kl 14.35 ankrat i bäring N 25 W, avstånd 1½′ från fyrskeppe Vid omedelbart företagen undersökning upptäcktes att flera sprickor uppstått i bordläggningen på båda sidor. Reservation för ev skador på fartyg och last som under omständigheterna först vid senare undersökningar äro möjliga att upptäcka. M/T Pegasus 26.10 40

Befh

Maskindagboken

Lör 26.10 Kl 13.45 stopp & sakta fram Kl 14 stopp & sakta back följt av stopp. Kl 14.01 halv back. 14.02 full back. 14.08 stopp. 14.08 full fram. 14.10 halv fram. 14.20 sakta fram. 14.36 stopp. 14.37 sakta fram 14.38 stopp. 14.40 sakta back. 14.41 full back. 14.44 sakta back. -

PEGASUS 16.10.40

14.45 stopp. 14.56 Sakta back.14.57 stopp. 15.03 ankrat,väl i maskin. Under förhalning kl 12.58-15.03 märktes och hördes i maskinrummet 3 st kraftiga detonationer. De 2 första kl 14, den tredje kl 14.03. Hela maskinrummet skakade vid detonationerna. Nycklar och övriga verktyg upphängda i räcken lossnade och föllo ner på durken. På ett ställe i STB-sidan märktes sedan vid undersökning en liten läcka i en växel. Det konstaterades senare att detonationerna orsakats av exploderande minor i närheten av fartyget. Liverpool 26.10.40

Sjöförklaring på vicekonsulatet i Liverpool 4.11.40 kl 16

Sakkunniga: Knut Berner Samuelsson, befh på Vaalaren, f.20.8.88 i Gtbg Samt Åke Berntsson, befh på ss Nordost av Göteborg, f 7.7.06 i Örgryte Fartygets agent i L-pool: Crosthwaite & co.

Befh Runback: På bryggan då de 2 första minorna sprängdes c:a 25 yards från STB-sidan varvid Pegasus krängde över hårt BB och skakade våldsamt Slog stopp och full back i maskin. Mina nr 3 exploderade 14.03 50 yards om STB och skakade fartyget våldsamt. Lots kom ombord sön kväll 27.10 och mån 28.10 gick Pegasus under lotsens ledning upp i river Mersey och ankrade där. Fortsatte tis 29.10 till Dingle Jetty för lossning av lasten.

1e styrman Gartz: På backen vid minexplosionerna. Examinerat fartyget på utsidan och sett oljeläckage på båda sidor av fartyget sedan hon ankrat 1½ mil från fyrskeppet.

Chiefen Westerlund: Hon var i konvoj från Freetown och han bekräftade vad som tidigare rapporterats.

Telegrafisten Eklund: Upprepat vad som tidigare sagts

De sakkunniga: It ap-ears to us that she escaped serious damage or destruction by the promnt manner in which the master succeeded in withdrawing the vessel from the dangerous area. The vessels safe arrival in river Mersey was doubtless due to the great care exercised in difficult circumstances after the explosion of the 3 mines.

(Protokollet postat av generalkonsulatet i London till KK den 20.11.40 och kom fram till Stockholm 21.1.41)

KK memorial 3.2 41 konstaterar bara attdet varit 3 minexplosioner.

Crew List (Egna kompl.)

Befh Nils Runback, Göteborg, 12.11.88 Gtbg (18.2.38) 24½ år i Transoil.
1e styrman Claes Philip Gartz, Stockholm, 11.4.06 Karlsborg (17.2.38) i rederiet sedan 1922.

Forts

PEGASUS 26.10.40

Crew list ö forts.

2e styrman Fritz Gustaf Robert Bratting, Rudbecksgatan 49,Örebro,
31.12.04 i Örebro (Sedan 20.2.39)
3e styrman John Mauritz Månsson, Farmgatan 5,Ängelholm,30.4.08 Grevie
Telegrafist Karl Axel Ragnar Eklund, Karlsborg, 15.1.10 Sthlm (5 år ombor
Chief Otto Alexander Westerlund, Örgryte, 9.2.94 Själevad (April 33)
1e maskinist Karl Gunnar Rasmusson, 5.5.00 i Uddevalla
2e maskinist Ernst J.B.Jonsson, 30 år
3e maskinist Hjalmar Ludvig Olofsson, Djursholm, 15.7.99 Djursholm (29.4.
Maskinassistent Evald Otto Jensen, 24 år (Dansk)
Steward Tage Werner Strand, 5.5.08 Mörrum
1e kock Johan Oscar Petterson, 24.12 04 Barkåkra
2e kock Stig A.W.Johansson, 22 år
Salongsuppassare Åke S.Dahlgren, 20 år
Mässuppassare Georg Pedersen, 22 år (Dansk)
Timmerman Arvid Johansson, 19.5.85 Bredared
Båtsman Johan S.Jönsson, 57 år
A.B Bror S.E.Johansson, 21 år
A.B Hjalmar Jonsen, 43 år (N)
A.B Magnus Johan Nordmo, 25 år (N)
A.B Olav Sigvart Olsen, 22 år (N)
A.B Karl Henriksen, 24 år (Dansk)
A.B Willy Petersen, 25 år (Dansk)
A.B Frank Olaf Larsen, 20 år (Dansk)
A.B Sven E.M.Wirfält, 23 år
Pumpman Mats Arthur Malmberg, 12.5.96 Kinna
Motorman Åke A.Törnqvist, 25 år
Motorman Gustaf E.B. Franzén, 24 år
Motorman Almar L.Hansen, 37 år (N)
Motorman Kjeld G.Pedersen, 21 år (N)
Motorman Nils Osa, 19 år (N)
Motorman Hardi P.Kristensen, 28 år (Dansk)
Motorelev Sten E.Lundqvist, 19 år

(21 svenskar, 7 norrmän, 5 danskar = 33 man)

SKNEIII 189 SKADOR I MASKIN FLERA ÅR FRAMÖVER

Red AB Transoil 7.3.44 anfört besvär vid Stockholms rådhusrätt angående SKN:s vägran att fullgöra sin skydlighet och till fullo ersätta Pagasus maskinreparationer okt-nov 42 enligt dispache given 8.2.44 och förplikt-ande SKN att utbetala 72754:43 till rederiet. Den 15.3.44 yrkade SKN ogil

PEGASUS 26.10.40

ande av Transoils anförda besvär. Transoil anfört att de våldsamma skakningar som Pegasus utsatts för 26.10.40 som orsak till fortsatta maskinbesvär. - Sedan en del nödvändiga reparationer utförts i Liverpool avgick Pegasus 28.11 till Durban och anlände dit den 6.1.41. Här dockades fartyget efter besiktning för ytterligare reparationer och avgick från Durban först den 5.2.41 Dispache utgavs 7.2.42 i Sthlm rörande maskinhaveriet och vann laga kraft. Efter detta konstaterades ytterligare betydande skador på propelleraxel och hylsa, med all sannolikhet orsakade av minexplosionerna den 26.10.40. Dessa skador reparerades okt-nov 42 i Newcastle, N.S.W (Australien) men kostnaderna härför vägrade SKN ersätta, varför rediet låtit hänskjuta till rätten att avgöra om skadorna härrört från 26.10.40 eller ej. Rådhusrätten i Sthlm 27.3.44 hört chiefen, som tjänstgjort på Pegasus från april 1939 till fartygets torpedering 24.7.43 utanför Madagaskar. Chiefen berättade att under Pegasus resa nov 40- jan 41 till Durban från Liverppol kändes skakningar i fartyget och främmande ljud kunde höras från maskinen. Dessa ljud och skakningar ändrade karaktär och tilltog i styrka i okt 42, då ljuden kulminerade under en resa Talala, Peru - Melbourne och lokaliserades till propellerhylsan. Visat sig att bultarna i aktre kopplingen och bäddbultarna i aktre stödlagret hade brustit. Det visade sig i Newcastle, N.S.W att propelleraxeln låg snett i hylsan, och chiefen förklarade sig övertygad om att minexplosionerna orsakat detta, 2e styrman Bratting och 3e styrman Månsson, även de ombord på Pegasus fram till sänkningen 24.7.43, bekräftade att akterskeppet hade lyfts i vattnet vid minexplosionerna och att fartyget skakat våldsamt. - Den 8.5.44 kom målet upp igen och varvsingeniör D.Norman och maskininspektör Arvid Gallan i Göteborg framförde då i skriftlig inlaga som sin uppfattning att Pegasus vid minexplosionerna erhållit en permanent deformering, på så sätt att akterskeppet sjunkit mer i förhållande till fartyget övrigt. Därigenom förändrades propellerhylsans läge så att propelleraxeln utsatts för onormala påkänningar resulterande i stödlagret så småningom lossnade och sedan att kopplingsbultarna brast och sprickor uppstod i flänsen till axeln. Att inte propelleraxeln och hylsan genomgående besiktigats i Liverpool efter minexplosionerna och vid torrdockningen i Durban i jan 41 får tillskrivas krigsförhållandena. Alla dockor i första hand reserverade för krigsfartyg varför det alltid var stor brådska med arbeten på handelsfartyg. - Ing. Folke Seldén, Gtbg, med stor erfarenhet av minskador, bl.a på Gondul (1.10.40) anförde att skadorna på fartyg i närheten av minsprängningar kan bli de mest oberäkneliga., " i det att de i vanlig mening starkaste konstruktionsdetaljerna kunna skadas mycket allvarligare och grundligare än de ömtåligaste detaljerna. Enligt de observationer som utförts på Pegasus i nov 42 skulle fartygets propellerstäv ha

PEGASUS 26.10.40

sänkts 27 mm relativt motoraxelns centerlinje. Då inga läckor eller i ögonenfallande formförändringar förmärkts i själva akterskeppet måste fartygetha blivit deformerat på ett längre stycke som kan ha sträckt sig från akterstäven till huvudmotorns akterkant eller ev längre föröver på så sätt att hela bottenkonstruktionen under huvudmotorn lyft sig. Det märkligaste i en sådan formförändring är ju att den kunnat försiggå utan att huvudmotorn tagit någon märkbar skada." - Den 4.9.44 sammanträffade parterna igen vid rådhusrätten och advokat Johan Raåberg för Transoil meddelade dåatt förlikning träffats på basis 50% av de omtvistade skadorna och SKN förpliktats betala 35000:- kr. Vardera parterna fick betala sin egna rättegångskostnader. -

U

Disp SKNEII Maskinjournal Resa nr 77

7.10.42 Till sjöss. Propelleraxeln vibrerar mycket i hylsan. Aktre stödlagret har benägenhet lossna och hylsboxen är omöjligt hålla tät. Dragit fast bäddbultarna i stödlagret.

10.10 Aktre stödlagret lossnat igen, 2 bultar brustit,insatt och fastdragit 2 nya bultar.

11.10 Bultarna i aktre kopplingen slackats upp.§7.45 stoppat och dragit fast bultarna i kopplingen.

12.10 Kl 04 reducerat farten på grund av hård sjö, sättning, slingring och överspolning. Maskin arbetar likväl hårt och aspinallen slår ut gång på gång.

14.10 Går fortfarande med reducerad fart.

16.10 08.37 bultarna i aktre kopplingen lossnat igen.Stoppat,dragit bulta

21.10 07.10 -"- -"- -"-

22.10Anlänt Melbourne och ankrat.

26.10- 6.11 Reparationer utförts i maskin i Melbourne och vid N.S.W Government Engineering & Shipbuilding CO i Newcastle,N.S.W.

11.11- 29.11 Propeller- & mellanaxeln ilandtagits i docka,kontrollerats ochjusterats i svarv. En förstärkningsring påkrymptes propelleraxelns fläns. Nya bultar insatta. Ny pockenholtz i hylsan.

(I april 43 fick Pegasus i docka i Liverpool en ny prppelleraxel insatt.)

Historik

Se 23.7.43 då Pegasus torpederades och sänktes vid Madagaskar.

WIGGO 26.10.40 50% krig

SLÄCKTA DANSKA FYRAR LETT TILL GRUNDSTÖTNING PÅ HESSELÖNS SYDOSTREV

Rapport

Avgick Halmstad fre 25.10.40 destinerad till Lübeck med 50 stds plank. Grundstött lör 26.10 kl 02.30 på Hesselöns sydostrev i frisk NO vind, moderat sjö ,skyig luft, mycket mörkt.Läck och vattenfylldes. Sakdor på köl roder och bottenplankor. Orsak: Oberäkneliga strömförhållanden.Nakkehoved fyr,Gilleleje fyrskepp,Spodsbjergs och Hesselö fyrar släckta på grund av krigshändelser. Omöjligt få någon säker ortsbestämning.

Landskrona 18.11.40

J.P.Johansson

Crew

Befh J.P.Johansson ,Halmstad, som fört Wiggo sedan 1911 - i 30 år.(Sid 7)
Bästeman Rune A.Andersson ,Halmstad.
jungman ?

Redogörelse.

Avgick kl 09.30 fre 25.10 från Halmstad.NO vind och skyig luft.

Fre 25.10 kl 14 passerat Kullen och styrde upp efter Mölle.C:a kl 15 stannades motorn och fartyget lades bi för att avpassa avseglingen så a Själlands rev kunde passeras i dagningen 26 ds. Kl 19.30 föll av för sto segel och förstäng och sattes kurs SWtW,strax norr om Gilleleje fyrskepp som var tänt. Kl 20 släcktes fyren på fyrskeppet.Kl 21 pejlades ett svag ljus tvärs BB som antogs vara Gilleleje fyrskepp i SOtS,avstånd c:a 2', logg = 5'. Fortsatt med samma kurs till kl 23 då Kullens fyr pejlades i NOtO,logg = 10. Ändrat kurs mot Själlands Rev W½S.

Lör 26.10 02.15 fått sikte på land förut om STB. Avståndet till land,som antogs vara Hesselön,var i mörkret omöjligt att avgöra. Omedelbart ändeat kurs till WSW,vilken antogs skulle bära väl klar land. Kl 02.30 pejlat landet i NWtW½W.Omedelbart härpå törnade fartyget mot botten oc miste styrmakten och strax därefetr stod det fast på grund. Efter att ha firat ner seglenoch eldat upp motorn och satt denna igång,försökte ta oss av grundet, men alla försök var fruktlösa eftersom strömmen,som satte mycket hårt NW,med hjälp av sjön förde fartyget högre upp på gru Därför stannat motorn och blossat efter hjälp. Högg svårt och började vattenfyllas. Kl 07 kom befh på prickbåten Kattegatt ombord och erbjöd sig förmedla bud till bärgningsbåt,vilket antogs. Kl 14.30 anländ Switzers Sigyn från Köpenhamn,satte en motorpump ombodd och hade efter en timme länspumpat det helt vattenfyllda fartygte. Hölls sedan läns med c:a 10 minuter pumpning per timme. Arbetet att klargöra för flottagning avbröts av mörkret.

Sön 27.10 i dagningen gjort flera fruktlösa försök att dra Wiggo flott

WIGGO 26.10.40

Wiggo stod på 1 fot förut och 1½'akter.Kl 16 hade c:a 8 stds last läktrats över i Sigyn. Tilltagande NO vind och sjö. Kl 17 drogs Wiggo flott och uppankrades på grund av mörkret under Hesselön för natten.

Mån 28.10 i dagningen påbörjat tätning och kl 12 bogserades Wiggo till Helsingörs hamn och förtöjdes där kl 17.

((Efter provisorisk tätning i Helsingör under pumpning med en motorpump bogserades Wiggo över till Landskrona för lossning och sliptagning. Efter reparation vid Gustafsson & Söners skeppsvarv för 7925 kr - hon sliptogs 7.11 - intogs lasten på nytt och Wiggo avgick till Lübeck.))

Sjöförklaring i Landskrona 20.11.40 kl 12

Sakkunniga sjökapten G.F.Persson & lotsförman Brynulf Romare.

Befh J.P.Johansson: Efter grundstötningen visat sig att strömmen satte myck-et hårt NW. På grund av den knappa tilldelningen av brännolja framdrevs wiggo enbart med segel.Motorn använts vid avgången från Halmstad men Hade stoppats kl 15 25.10 .Om motorn hade varit igång då land dök upp i mörkret föröver hade man kunnat undvika grundstötningen. Med de dåliga drivmedel som nu stå till buds kunde man dock inte få igång motorn på kortare tid än 20 minuter eller en halvtimma. Alla fyrar i farvattnet varit släckta på grund av kriget.

KK memorial 12.12.40

Orsak: Släckta fyrar och den osedvanligt starka strömmen jämte underlåtenhet att begagna lodet.

Ex Officio

Bo Bergström

Tillskrivet i blyerts: Lodet hade givit ytterst ringa vägledning -för så framt icke em hel serie lodskott tagits - söder och öster om Hesselön.

BoB

Inte ett civilhaveri. SKNEIII 190

Sjöförsäkringsföreningen Skåne-Halland i Råå skrev 2.11.40 till redaren Yngve Christiansson i Halmstad att " med hänsyn till vad som vid sjöförklaringen framkommit,kunna vi icke anse oss ersättningsskyldiga i detta haveri,då vi anse att olyckan inträffat på grund av rådande krigshändelser ochvår förening har icke iklätt sig sådan risk." - Den 30.1 41 återkom föreningen och skrev till Christiansson att haveriet orsakats av att Hesselöns fyr varit släckt."Vi avböja varje anspråk på ersättning då vi anse att detta är ett typiskt krigshaveri."

Utlåtande av Navigationsskolans rektor till SKN.

SKN begärde 9.12 40 ett utlåtande av rektor S.Blomgren vid navigationsskolan i Göteborg,baserat på sjöförklaringprotokollet rörande Wiggos navigering, i syfta att få fram om släckta fyrar inverkat och haveriet

WIGGO 26.10.40

verkligen kunde klassas som ett krigshaveri.
I Blomgrens P.M. den 17.12 40 heter det:" Ortsbestämning i egentlig bemärkelse och därmed kontroll i möjligaste mån avkursen över grund synes man icke alls hava företagit under hela seglatsen. ...Uraktlåtenheten att fixera positionen vid passerandet av Kullen är anmärkningsvärd....Då Gilleleje fyrskepp släcktes kl 20 passade man icke heller på att med hjälp av exempel vis krysspejlingkontrolera positionen.Hade så gjorts skulle det genast ha visat sig att man redan då av strömmen förts åtskilligt ur kursen. Kl 21.00 pejlades ett svagt ljus tvärs BB,som antogs vara Gilleleje fyrskepp på en gissad distans av 2'. ...Ortsbestämningen var värdelös; att ljuset verklige kom från fyrskeppetvisste man ju inteoch avståndet var bara gissat. Resultatet av denna s.k ortsbestämning borde likväl under alla omständigheter ha väckt undran, eftersom man enligtdensamma kommit fram i WSW-lig riktning till en plats 2' NWtN Gilleleje fyrskepp medan man styrt SWtW mot en punkt strax norr om fyrskeppet. Förutsättningen tydde ju på Nordlig ström. Från denna mer än tvivelaktiga utgångspunkt fortsattes sedan med oförändrad kurs till kl 23 en distans av 5',då Kullens fyr pejlades rätt akterut och kursen ändrades till W½S mot Själlands rev. Men pejlingen av Kullens fyr gav ju ingen position,och en kombination av denna bäring och bäringen till det inbillade Gilleleje fyrskepp var värdelös i ortsbestämningssyfte,såväl med hänsyn till pejlobjektets ovissa läge som till rådande strömförhållanden. Kurssättningen mot Själlands Rev kunde följaktligen icke ha blivit verkstäl annat än på en slump. Utan att begagna sig av de möjligheter till kurskontroll som Kullens fyr fortfarande erbjöd,fortsattes på den nya kursen till kl 02.15 den 26.10 då land kom i sikte förut om STB. Landet var Hessel Kursen ändrades då till WSW vilket man anmärkningsvärt nog ansåg tillräckli för att komma klar från land. Kl 02.30 pejlades landet i NWtW½W ochomedelbart därpå törnade fartyget.Över området ifråga sätter strömmen under vid tillfället rådande vindförhållanden NW-vart med icke sällan upp till 2 knop fart och meralvarom utförligt står att läsa i Svensk Lots,del 1. En fartygs befh ,förtrogen med detta farvatten, vet förvisso att strömfrihet i omgivningarna sällan är rådande och att strömriktningen växlar i huvudsak med vinden,samt tager sina mått och steg härefter. Att man på Wiggo haft vetska om strömförhållandena och tagit hänsyn till dessa vid kurssättningen framgå icke av befh redogörelse. Denna tyder istället på att strömmen här var en överraskande företeelse. Wiggo, med sin låga fart,var följaktligen helt och hållet prisgiven åt strömmen,men trots detta,och till trots för den primiti navigeringen i sin helhet,hade väl Wiggo antagligen klarat sig förbi Hessel om de i befh framställnnig uppräknade danska fyrarna i färdriktningen hade varit tända. Ovanlig torde det nog icke vara att dessa småskutor i gemen framföras på liknande chansartade sätt.....

===========

WIGGO 26.10.40

Sjöförsäkr.föreningen Skåne-Halland till SKN 7.2.41

"Angående att vi skulle betala 50% av haverikostnaden anser vi oss icke skyldiga härtill.SKN skall,enligt dess ersättningsskyldighet betala alla kostnader som förorsakats av släckta fyrar. Säkert kan ingen med skär påstå att om Hesselöns fyr varit tädd Wiggo seglat på Hesselön alldenstund det var klart väder. Angående bristfällig navigering vilja vi blott påpeka att vi brukar taga mycket noga del av de förklaringar som komma till oss i fråga om olyckor som träffat i föreningen assurerade fartyg. Vad beträffar den position som befh uppgivit med ledning av Kullens fyr,anser vi att den var fullt riktig. Likaså att den kurs han uppgivit till bästemannen vid vaktskiftet. Denna kurs bär tillräckligt söder om Hesselön. Alltså kan befhälhavarens åtgöranden inte kallas bristfälliga. Vad sedan skett kan inte befh svara för. Enligt vad vi kan förstå förhåller sig saken så: Fartyget drevs fram för enbart segel.Vinden var några streck in från STB sida akter om tvärs. Under sådana förhållanden brukar alltid ett segelfartyg söka vinden,d.v.s. det lovar upp från kursen. Motorseglarna äro, med anledning av deras stora propellerhål i akterstäven, mycket värre till att söka vinden. Detta har inte bästemannen i tillräcklig grad beaktat,därför har fartygets kurs blivit betydligt mera till STB än den av befh angivna kursen. Var och en som seglat på sjön när fyrarna varit släckta eller misttjocka rått, vet hur svårt det är att med ett segelfartyg finna rätt i trånga farvatten. Vi anser att det är SKN:s skyldighet att ersätta i detta fall och vi kan icke gå med på att vår förening tagerhalva kostnaden. Vi vilja icke uraktlåta att hänvisa till de oerhört stora krigsriskförsäkringspremier som motorseglarna betalat utan att,oss veterligt,ha erhållit någon riskersättning förut. Högaktningsfullt

Sjöförsäkringsföreningen Skåne-Halland.

A.R.Råwall

SKN svarade 14.2.41 att de hänskjuter till dispachör i Stockholm.

SKNEII disp

Redaren Christiansson,Halmstad 26.5.41,till dispachören

Efter att ha tagitdel av en till SKN ställd,av rektor S.Blomgren i Gtbg undertecknad skrivelse angående Wiggos navigering 27.10.40,få vi härmed bemöta de av rektor Blomgren fraåförda påståendena.

Rektor Blomgren håller före att ortsbestämning och kontroll av kursen över grund icke blivit gjorda under hela seglationen.

1) "Uppgifter om riktning och avstånd till Kullen vid förbipassagen saknas." Vid passage av Kullen u. rådande förhållanden,passerades Kullen på endast ngr 100 meters avstånd,varför kaptenens uppgift om tid för passage av Kullen utgör tillräcklig ortsbestämning vid detta tillfälle.

forts

WIGGO 26.10.40

Under tiden från kl 15 till 19.30,då fartyget låg bi under Skånska landet, var det icke nödvändigt att utsätta positionerna på sjökortet,enär befh, som var väl förtrogen med farvattnets beskaffenhet och landets utseende, hade tillräcklig ledning för att avgöra fartygets poskition. Kl 19.30,då Wiggo föll av, var Gilleleje fyrskepp tänt och kurs sattes just norr om fy skeppet = SWtW. Efter att fyren på fyrskeppet släckts kl 20 fortsattes på samma kurs till kl 21 då ett svagt ljus pejlades tvärs BB. Detta ljus antc vara ankarlanternan på fyrskeppet på uppskattat avstånd av 2'. Ehuru en kur härifråndirekt på Själlands Rev skulle ha fört fartyget på ett avstånd av minst 2½'söder om Hesselön,har befh, då han beräknade att den sydliga strö en skulle sätta fartyget till lovart om kursriktningen,fortsatt med samma kurs i ytterligare 5'. Kl 23 pejlades Kullens fyr i NOtO. Med ledning av denna pejling måste befh ha förstått att strömmen satt fartyget åt STB, och då det var omöjligt att vid detta tillfälle erhålla krysspejling på de Danska fyrarna,eftersom de redan voro släökta ,sattes kursen W½S,vilken efter befh beräkningar skulle bära minst 4' Syd Hesselön.

2) "Att manpå Wiggo haft vetskap om strömförhållandena och tagit hänsyn härtill vid kurssättningen framgår ej aw befh redogörelse. Denna tyder istället på att strömmen här var en överraskande företeelse."

Mot detta påstående få vi på det bestämdaste framhålla,att det vid noggran granskning av sjöförklaringen tydligt framgår,att befh vid kurssättningen räknat med stark N-gående ström och därför satt kurs på ett betryggande xx avstånd från Hesselön = 4'. Av sjöförklaringen framgår dessutom att befh räknat med c:a 2'avdrift från sisn sita observation av Kullen kl 23 till tvärts Hesselön,enär den styrda kursen i annat fall skulle ha fört fartyge 2'söder om prickenpå Själlands Rev. Kl 23 hade halva distansen mellan det svenska landet och Hesselön tillryggalagts. Under denna tid hade fartyget på grund av strömmens inverkan satts 2'N om sin kursriktning.Då strömmens styrka avtar ju längre västvart man kommer,torde en beräknad avdrift av 2' för den återstående distansen anses vara tillräcklig.

Vid slutet au sinskrivelse framhåller rektor Blomgren att om de i befh fra ställning uppräknade danska fyrarna varit tända,hade Wiggo antagligen klar sig förbi Hesselöm .Till detta vilja vi genmäla att om fyrarna varit tända hade grundstötningen icke inträffat,enär befh i tid skulle ha observerat att fartyget kommit ur sin kursriktning. Vi kunna därför icke annat än ytterligare framhålla,att orsaken till olyckan icke kan skyllas på befh slarv eller oförsiktighet,utan därpå att fyren på Hesselön och övriga Dans närbelägna fyrar p.g av krigsförhållandena ej voro tända.

SKN till dispachör Pineus,Sthlm 28.5.41

Vi dela helt den uppfattning angåande fartygets läättvindiga manöurering som kommit till uttryck i rektor Blomgrens utlåtande, och ~~vi få framhåll~~

WIGGO 26.10.40

få vi xxxxxxxx vidhålla att denna manövrering varit orsak till grundstötningen. Detta innebär givetvis icke, att vi icke anse uteslutet att fartyget skulle undvikit grundstötningen därest Hesselöns fyr varit tänd, och vi dela sålunda även på denna punkt rektor Blomgrens uppfattning.Navigeringen skulle emellertid hava skett med utgångspunkt från att fyren varit släckt och med dylik ytgångspunkt har navigeringen icke varit tillräckligt omsorgsfull. Enligt vårt förmenenade innebär detta, att civilassuradörerna icke kunna vara befriade från ansvar.

A.R.Råwall,Råå ,7.6.41 till dispachör Kaj Pineus,Sthlm.

Sedan jag fått taga del av korrespondensen mellan Wiggos redare och SKN samt mellan redaren och Eder,må det tillåtas mig att sända Eder några rader i denna sak. Jag anserdet inte vara riktigt attSKN tillskriver navigationsföreståndaren i Göteborg för attgenom dennes utlåtande påverka dispachören.Jaghar inte tänkt att bemöta föreståndarens påståenden,men något kanjag få påpeka. Det är endast efter en rätt så enkel sjöförklaring som föreståndaren gör sina nergörande förklaringar. Det är alltid så lätt att sitta vid ett skrivbord och kretisera en skeppare åtgöranden,hälst när det är så stor skillnad i samhällsställning och lärdom som mellan navigationsföeeståndaren och skepparen på Wiggo. Skepparen på Wiggo har aldrig gått i någon navigationsskola,men ändå har han i 30 år framfört Wiggo och inte förrännu,mig veterligt, seglat på grund. Varför skall föreståndaren i 5:te stycket av sin förklaring förklara ortsbestämningen av Gilleleje fyrskepp vara värdelös,när de på Wiggo hade sett fyrskeppets sken innan det släcktes kl 20 och sedan såg ankarlanternan på skeppet.Detta tillika med Kullens fyr gav god krysspejling. Var står det i Svensk Lots att strömmen öster om Hesselön med NO vind sätter NW med 2 knop? Stycke 9 enligt herr Blomgren. Det går nog lättare att sitta på land och bestämma strömmens kurs och fart än på sjön. Jag protesterar emot att våra befh,låt vara att de är enkla vardagsmänniskor, skall på detta sätt som herr Blomgren och flera med honom göra, så nersätta deras åtgöranden att det inte finnes en enda god handling hos dem. Jaghar sjelv varit befh på segelfartyg under 10 år.Jaghar varit ordförande i en sjöförsäkringsförening i 34 år och i en annan i 23 år.Jaghar under 36 år varit redare för ett 30-tal fartyg. Det är för närvarande 7 fartyg som tillhör våra rederier.Jaghar under dessa år haft att göra med många skeppare,både som redare och som försäkringsman och lärt känna demsom präktigt ochrättskaffens folk som skött sina befälhavarplatser väl,och därför känner jag det otrevligt att dessa män skola i onödan lastas.Våra fartyg harvarit i fart i år under1½ månad.På denna tid har vi fått betala i krigsförsäkringspremier enbart för kasko 5675 kronor. Varför skall vi krigsförsäkra och betala så stora premier när detinte lämnas någon ersättning då det enligt försäkringsplanen bör lämnas? Jag vet inte

WIGGO 26.10.40

att någon motorseglare än har fått någon ersättning från SKN.
Jag har med dessa rader inte på något sätt velat inverkapå dispachör Pineus ,utan endast velat meddela fakta.Det intresserar migmycket att få se hur SKN vill göra.

Redaren Christiansson,Halmstad 9.6.41 till dispachör Pineus

(Under hänvisning till " Särskilda försökringsvillkor§§1 och §2 i krigsförsäkringspolisen anhållit att haveriet dispacheras såsom fullständigt krigshaveri.) "Jag beder att få tillägga att befh skeppare J.P.Johansson har fört befälet å ms Wiggo sedan seglationen började 1911 och tills dato, alltså i över 30 år,och under denna tid har fartyget ej varit på grund, varför man,enligt min uppfattning, icke kan säga om honom att han framfört fartyget på ett "chansartat sätt", utan tvärtom är förtjänt av de bästa vitsord för skötseln av sitt kall som befh å fartyget. Förbi Hesselön har han kommit i såväl vackert väder som i storm och tjocka höst- och vinterdagar otaliga gånger och att han är väl förtrogen med farvattnet är inte att tvivla på .Fartygethar nämligen alltsedan dess byggnadsår 1894 seglat otaliga laster med virke från Halmstad till Tyskland och Danmark och returlaster på hemgående förbi Hesselön.

DISPACHÖR PINEUS UTLÅTANDE , Göteborg 10.7.41

Man har ombord å Wiggo känt till att de danska fyrarna varit släckta efter kl 20 och har följaktligen haft anledning navigera med särskild omsorg. Det lärer svårligen kunna bestridas,att om så skett,fartygethade kunnat - trots attfyrarna varit släckta - utan misstag uföra och fullgöra navigering från Kullens tända fyr genom det över 10 sjömil breda sundet mellan Själland och Hesselön fram till Själlands Rev,och handlingarna giva icke stöd åt antagandet, att någon avkrigsförhållanden företagen släckning av fyrar eller indragning av sjömärken medverkat till Wiggos grundstötning oå sådant sätt att Nämnden på grund härav eller av annan orsak kan åläggas ersättningsskyldighet för haveriet i vidare mån än att det åligger Nämnden att gälda dispachekostnader med kr 226:-

SKNEIII 190 Redaren Christiansson ,Halmstad 18.7.41 till SKN.
Jag har fått emottaga ett uttalande av dispachör Kaj Pineus och finner därav att han helt fritager SKN för all ersättning.Detta innebär alltså att vi är alldeles rättslösa när det gäller fall som berör krigsförsäkringen. Att de skäl dispachören anför för att avslå vår fordran på krigsriskersättning äro mycket svaga kan var och en med sjöfartsförhållandena något kunnig person snart övertyga sig om.Såväl SKN som navigationsskoleföreståndaren och dispachören har i sina uttalanden endast uppehållit sig vid vadbefh icke åtgjort.Jagvore tacksam omjag från Nämnden kunde få ett

WIGGO 26.10.40

uttalande om vad befh under rådande förhållanden skulle ha gjort. Jag kan icke finna något fel utan att han i stort sett har gjort det som han klandras för att icke hava gjort. Befh äger största delen i fartyget,är en vanlig enkel människa, som vigt sitt liv till sjön,seglat såsom befh i minst 35 års tid,fört befälet på Wiggo i 30 år utan att hava haft någon grundstötning eller något större haveri under alla dessa år och en sådan hederligperson skulle kunna tjäna som ett föredöme. I varje fall kan man inte om honom säga att han uder alla dessa år framfört sitt fartyg på ett "chansartat sätt".Skulle så vara fallet hade nog inte "chansen" varit med honom under alla dessa c:a 35 åren. Jagär tacksam om Nämnden ville taga hänsyn till mina fraåförda synpunkter ochbevilja rederiet ersättning.

Tacksam för Nämndens ärade meddelande
Halmstad som ovan
Yngve Christiansson

Svar från SKN till Christiansson 22.7.41

I sitt svar hänvisade SKN till att Nämnden tidigare erbjudit sig betala 50% av de ersättningsgilla skadorna under förutsättning att civilassuradörerna betala resterande 50%, men att civilassuradören avvisat detta. SKN upprepat att Nämnden är villig betala 50% under krigsförsäkringspolisen.

Christiansson till SKN,Halmstad 23.7.41

Jaghar ånyo talat med civilassuradörerna ochhar det lyckats mig att få sk saken ur världen .De betalar 50% och hoppas jag att SKN å sin sida godhetsfullt ersätter 50%. Tyvärr var frakten inte assurerad varför rederiet även har akkrkkma att bära de haverikostnader som falla på densamma. Lasten var assurerad i Tyskland.

Assurans

SKN utbetalade den 18.8.41 kr 3142:48 till Wiggos ägaer ,vars totala kostnader för haveriet uppgått till 16703:91.

Historik

Motorgaleas på 79 brton byggd 1894 av Viggo Frandsén i Halmstad av Ek/Furu som 2-mastskonert. L.23,7 B.6,6 Huvudredare sedan 30.3.34 var Yngve Teodolf Christiansson i Hamlstad ,men ägare till Wiggo var till största delen Wiggos skeppare J.P.Johansson som fört fartyget sedan 1911 utan att ha några större haverier. Omtacklad 1931 till galeas. 40 hkr motor 1928. Huvudredare för Wiggo var 1894-96 grosshandlare J.B.Berggren i Halmstad. 1896-1918 grosshandlare Anders Johansson. 1918-21 dispobent Vitus Dahlberg. 1921-34 mästerlotsen Axel Julius Sjöstrand och 1934-52 Yngve Christiansso n alla i Halmstad.

Se fortsatt historik 24.7.44

MEGGIE 27.10.40

PREJATS AV ITALIENSK UBÅT OCH SÄNKTS MED ARTILLERIELD DÅ HON VAR PÅ RESA DUNSTON- MADEIRA MED KOLLAST . 20 MAN I LIVBÅTARNA BOGSERATS MED 8 KNOP I HÖG SJÖ AV UBÅTEN I 11 TIMMAR. SEDAN LÄMNATS ÅT SITT ÖDE. BB BÅT NÅDDE KUSTEN VID NAZARE, PORTUGAL, MEDAN STB BÅT KOM ILAND PÅ AZORERNA 4.11.

MEGGIE 27.10.40

Rapport

Avgick Dunston 30.9.40 destinerad till Madeira. Rumslast 1987 ton kol. Djupg .F. 19'- A.19'5" 20 ombv.
Sänkt av en Italiensk ubåt kl.12.30 den 27.20.40 c:a 70 sjömil SO ön St. Maria på Azorerna. Dyning, klar luft. 2e och Ie styrmans vaktskifte.Utkik på toppbryggan. Ingen skadad. Antaglig orsak till olyckan: OTUR (i blyert:
Fartyget blev beskjutet av en Italiensk ubåt och efter c:a 18 skott kantrade det över åt BB och sjönk. Kol 450 tons, åtgång per dygn 14 tons. Proviant och fw för 20 dygn.

Lissabon 21.11.40
Fritz Johansson
Befh.

Journal

Lör 28.9 kl 13.20 färdiglastat i Dunston. 1987 ton kol för Madeira.
Sön 29.9 12.30 avgått från Dunston med lots ombord. Styrt nedför Tyne riv och kl 16 förtöjt i bojen i Yarrow i väntan på konvoj.
Mån 30.9 kl 23 avgått från Yarrow med lots ombord. Lotsen lämnat 23.45
Tis 1.10 ankrat kl 15.20 på Methil road,
Fre 4.40 avgått kl 10 i konvoj från Methil, styrt varierande kurser.
Tis 8.10 kl 10.15 ankrat på Greenock road.
Sön 13.30 kl 20 avgått i konvoj från Greenock road
Mån 14,40 00.20 lämnat lotsen och fortsatt i konvoj.
Fre 18.10 lämnat konvojen kl 18. Fortsatt resan under vx väderlek till Sön 27.10 kl 12.30 då man i kikare obs. en ubåt i SW på c:a 8 mils avstån Ubåten skar vår kurs. Sakta fart slogs i maskin och alle man varskoddes att hålla sig beredda. Senare hissade ubåten signaler (examination). - Maskin stoppades och Ie styrman med 4 man i BB båt sändes över till ubåte När båten kommit långsides och ubåtsbefh fick veta varifrån vi kom och vår destination,meddelade han att Meggie skulle sänkas och att besättning så fort som möjligt skulle gå i båtarna. Befh på ubåten, som var Italiens meddelade vidare att han skulle bogsera livbåten närmare land. STB livbåt sjösattes genast med resten av besättningen, 15 man. Senare överflyttades 5 man till BB båt. Ubåten började genast beskjutningen och efter c:a 18 skott ~~kantrade~~ började fartyget kantra åt BB ~~xxxxxxxx~~. Ubåten kom därefter upp längs livbåtarna och sände över 2 fånglinor. När ubåten c:a kl 14.30 skulle börja bogsera sprang linorna av, Ubåten sände då en c:a 100 famnar lång manillatross till BB båt som gjordes fast, och fånglinan till STB båt sändes över till BB båt och fastgjordes där. Kl 14.40 sjönk Meggie. - Ubåten började då bogsera med c:a 8 knops fart, magn .kurs NtO. -Kl 21 hög SW sjö. Livbåten tog in en del vatten. Då fara förelåg att livbåten skulle vattenfyllas och kantra i den svåra sjön,signalerades till ubåten att sakta farten. Ubåten reducerade då farten till c:a 2 knop.

MEGGIE 27.10.40

Mån 28.10 kl 02 sprang bogsertrossen till ubåten. Vi rodde senare ner till ubåten och anropade denna, men genom den höga sjön ,som bröt över ubåten, kunde intet höras. BB båt var också i närheten och vi såg den. Då vind och sjö ökade och vi inte kunde komma i närheten av ubåten och då BB båt hade bogsertrossen, beslöt vi att invänta dagsljus eftersom man ansåg att bogsering var för riskabel i den höga sjön. Drivankare lades ut och 4 man sattes vid årorna för att hålla båten mot sjön. Fram till kl 04 utväxlades signaler med lampa till BB-båten men vid 05-tiden upphörde signalerna från denna båt. Kl 06 regndisig luft och hög brytande SW sjö. Kl.06.50 sänt upp 2 raketer för att få förbindelse med BB båt men inte fått något svar.
Tors 31.10 alle man satts vid årorna, börjat ro mot land kl 19.
Fre 1.11 rott fram till kl 18, satt segel kl 19.
Sön 3.11 kl 02 skymtat reflexerna av två fyrar på ön San Miguel.
Mån 4.11 kl 10 påträffat en fiskare som tog oss in till Porto Formosa där ortsbefolkningen gav oss mat och kläder. Genom Sv.Konsulatets försorg blev vi transporterade till Ponta Delgada för vidare befordran med en passagerarbåt till Lissabon.

Lissabon 15.11.40

Elmer Andersson
2e styrman

Fritz Johansson. befh

BB livbåt

Sedan kontakten med STB båt brutits såg man på morgonen 28.10 raketer och antog att de kom från STB båt. En svarsraket sänts upp från BB båt. I den höga sjön seglade, rodde och låg vi för drivankare. Då vi inte med säkerhet visste var ubåten lämnat oss och vi inte hade några instrument ombord för positionsbestämning,ansåg vi det omöjligt att kunna finna Azorerna. Vi gjorde dock ett försök , men även på grund av vind och sjö,beslöt vi tisdag morgon 29.10 att sätta kurs mot öster i hopp om att nå land. Fortsatt seglingen i hög sjö och W kuling till fredag 8.11 då vinden slog om till ostlig och avtog i styrka.Vi skymtade fyrreflexer i östlig riktning och började ro mot land. Kl 07 lördag 9.11 landade vi på sandstranden i Nazaré i Portugal och fick där förplägnad av hamnkaptenen som på e.m. sände oss vidare till Lissabon.

Lissabon 15.11.40

Emil S.Kjellestad
Ie styrman

Fritz Johansson befh

Sjöförklaring på gen.konsulatet i Lissabon 21.11.40 kl 15

Sakkunniga: ss Scotias befh(f.d.) H.von Tamm & Caledonias befh C.O.Andersson.
Generalkonsul Simon Hansen.

Befh: Hänvisat till journalutdraget
Vid ankomsten till Pona Delgada omtalade Svenske vicekonsuln för befh

MEGGIE 27.10.40

att om ett par timmar skulle portugisiska passagerarångaren Carvalho Araujo avgå till Lissabon,varför besättningen sändes ombord på detta fartyg som kom till Lissabon den 10.11.-Vid ankomsten till Ponta Delgada hade befh genast underrättat vicekonsuln och de portugisiska myndigheterna aom att BB livbåt saknades. En portugisisk jagare sänts ut för att söka efter den. Den 9.11, dagen före ankomsten till Lissabon, fick befh telefonbesked ombord att BB båt sammadag landat i fiskeläget Nazaré på portugisiska kusten med alle man välbehållna.

Ie styrman: Befh i BB båt. Inget att tillägga utom att eldaren Hjalmar Holmberg varit mycket medtagen och måst föras till sjukhus och inläggas där genast efter ankomsten till Lissabon.

2e styrman: I STB båt tillsammans med Befh . Befann sig på bryggan då ubåten siktades.

Ie maskinist Lindahl: Anser att ubåtsbefh gjort sitt bästa för att rädda besättningen,men att det i den höga sjön varit omöjligt att bogsera livbåtarna vidare eller ta manskapet ombord i ubåten. Hade själv friva då ubåten siktades. Allt gick så fort att det inte gavs tid att rädda någonting. Kom i STB båt i de kläder han gick och stod i vid tillfälle

2e maskinist Brommesson: Vakth. i maskin då det gavs order att stoppa maskin Kom i STB båt utan att hinna rädda någonting av sina tillhörigheter. Senare flyttats över i BB båt. Varit med i BB båt hela tiden fram till landningen i Nazaré.

Matros Mårtensson: Stod till rors då ubåten siktades. Vid ordern att fartyge skulle övergivasomedelbart kommit i STB båt utan att hinna rädda ngt

Eldare Holmberg: Just kommit upp från sin vakt i eldrummet så ubåten siktat Gått med Ie styrman i BB båt över till ubåten. Efter 5 dygn i livbåt en svullnade hans fötter och händer upp och han insjuknade i feberyrsel och måste genast vid ankomsten till Lissabon läggas in på sjukhus.

KK memorial 12.12.40 (Sjöförkl inkom KK 29.11.40)

Skjuten i sank med kanonskott av en Italiensk u-vattensbåt.

Ex officio
Erik O.Bergström

OBS. Inget om Meggie på SKN

UDHP80c 3514

Telegram, Estoril,Portugal, till UD 4.11.40 (Inkom 5.11)

Vicekonsulatet Ponte Delgada tel. Sv. Ångf.Meggie förlist 27.10 70 mil

MEGGIE 27.10.40

sydost St Maria. Livbåt med 100 man saknas. Kaptenen samt 10 man ankom idag Ponta Delgada fortsätter idag Lissabon portugisisk jagare avgått från Ponta Delgada efterspaningar saknade = Ohrwall

Telegram London till UD 5.11.40

352 Admiralty reports ss Meggie sunk stop 10 survivors landed Portugal = Swedish Consulate General

(Kort TT-kommunikė lästs i svensk radio 10.11)

CREW LIST

Befh Fritz Bernhard Johansson, Alingsås, 18.8.90 i Essunga, Skaraborgs län (24.2.40)

1e styrman Emil Schjelderup, Hjellestad, Bergen, 17.11.197 Bergen (21.5.40)

2e styrman Anders Elmer Kristian Andersson, Smedby, 1.9.12 Sandby (Mars 40) Kalmar sjömanshusnr 237. Död 11.3.43 på Milos.

Ie maskinist Arvid Lindahl, Landskrona, 28.4.98 i Örja, Malmöhus län

maskinist Bror Hilding Brommesson, Nevlingey, 10.1.06 Norra Mjellby. Kristianstad län. (21.2.40) Död på Milos 11.3.43

Stuert Sven Johan Augustsson, 12.5.17 Ålem

Kock Georg Andersen, 10.6.11 i Kolding, Danmark

Messboy Göran Tore Nilsson, 12.2.22 i Järnskog, Värmland

Matros Sven Erik Mårtensson, Everöd, 4.6.20 i Östra Espinge, Malmöhus län

Matros Karl Einar W.Gustavsson, 17.2.99 i Södra Möckleby, Öland

Matros Hans Thomsson, 17.5.05 på Wormsö, Estland

Lättmatros Kjerulf Henry Pedersen, 3.6.21 i Hasel, Danmark

Lättmatros Broder Kirkeby Carlsen, 17.1.06 i Assens, Danmark

Jungman Torleif Gustaf Pedersen, 11.6.21 i Somtorg, Norge

Donkeyman Sven Julius Persson, 12.4.85 i Västra Vramm, Kristianstad län

Smörjare Olof Theodor Wagenius, 24.2.01 i Fjellsjö, Ångermanland

Eldare Karl Hjalmar Holmberg, Piteå, 28,9.05 i Piteå (Sept 40)

Eldare Runo Oswald Tell, 19.11.88 i Norrköping

Eldare Tage Erland Berntsson, 11.12 16 i Asarum, Blekinge

Lämpare Theodor Oscar Nielsen, 8.2.90 i Köpenhamn

Terje Fredh: "Utanför spärren" (Lysekil 1984)

13 dygn i en livbåt är en fruktansvärd tid. Efter 8 dygn blir törsten och hungern som värst, då är man beredd att ta en kniv och göra slut. Nästa dygn är man så matt att livskraften tog av i brist på mat och dryck. Det berättar eldaren Tage Berntsson, Göteborg, som 1941 var med när Meggie från Nyhamnsläge sänktes. B. mönstrade på Meggie i Göteborg strax innan kriget började ((Det betyder den 9.4.40)) och gick sedan upp till Bergen. Där gick Meggie i den beryktade konvojen över Nordsjön, där hälften av båtarna sänktes. När kriget bröt ut((9.4.40)) var Meggie bland de många båtar som låg i 6 veckor på redden utanför en Engelsk hamn i väntan på order. Ingenfick gå iland, provianten tröt och Meggie blev målad 4 gånger ut-och invändigt för att folket ombord

MEGGIE 27.20.40.

skulle ha något att göra. Ombord på Meggie fanns en kollast till en firma i Gtbg. Det blev nu klart att båten skulle gå utanför spärren. Kollasten såldes till en firma i Rouen. Vi kom dit precis när tyska styrkor stormade den ena stadsdelen efter den andra. Under lossningen bombades hamnen. - När vi var loss tog franska myndigheter och ankrade upp Meggie på redden. Befälet ombord förstod att vi nu löpte stor risk att tas av tyskarna om vi låg kvar.Efter rådslag blev det klart att Meggie skulle sticka från Rouen. På natten fick vi order att sätta fyr under pannorna och försiktigt halade man upp ankarna och gick med sakta fart ut ur hamnen.Vi var mörklagda och inseglingen var också mörklagd. Jag beundrar skepparn och den norske Ie styrmannen som kunde ta ut båten. Vid Le Havre fick vi sällskap med andra båtar som stuckit iväg. Flera av dem gick på magnetminor som fanns längs kusterna. Meggie satte kurs mot Leith i Skottland. Efter ett par veckor fick Meggie en kollast till Madeira och efter en veckas resa blev Meggie uppbringad av en Italiensk ubåt. En av de största ubåtar jag sett. Vi fick gå i båtarna varefter ubåten började skjuta Meggie i sank. Första träffen tog skorstenen och sedan sköt ubåten från olika vinklar 14 skott. Då välte Meggie och gick till botten. Ubåten kom fram till de 2. livbåtarna och tog oss under bogsering. Detta pågick tills det blev natt. Då kände vi att ubåten släppte våra bogserlinor och vi drev i den höga sjö Vi var 10 man i vår båt och med den norske styrmannen vid rodret hissade vi segel för att ta oss till Azorerna. Folket i den andra livbåten hade en annan filosofi,att båten skulle driva tills de blev upptäckta. Det visade sig att de blev upptagna av en Belgisk passagerarbåt efter en vecka(?) Vi kom att segla i 13 dygn tills vi nådde en strand i Portugal. Vi rodde så gott vi kunde i ett dygn. Sen var vi slut. Det blåste upp en storm som varade i fem dygn. Halvminuter var vi nere i vågdalarna och vi tänkte att nu går vi under. Den lilla livbåten var dock mycket fin i sjön. I 3 dygn satt norrmannen vid rodret tills han nästan kollapsade av trötthet. Under dessa dygn parerade han sjöarna med rodret. Han var en sjöman och en hårdi av den gamla sorten. Ett par flaskor whisky hade vi tagit med oss innan vi lämnade Meggie. De första dygnen fanns det lite mat och dryck. Men i 10 dygn fick vi klara oss utan mat och dryck . Efter 8 dygn var man som mest illa däran,törstig, hungrig, blöt, smutsig, trött och grinig.Jag var färdig att ta en kniv och göra slut på alltihop. Märkligt nog frösvann dessa tankar när man blev ännu mera livlös. Vi såg stora havsmåsar flyga omkring ganska nära båten och vi slog efter dem med årorna för att försöka få lite fågelkött.Måsarna höll dock undan för våra slag. En dag såg vi en tjock stock komma flytande förbi vår båt. Stocken var beklädd runt om med en tjock slemmig massa. Vi skrapade av massan ,pressade ur vattnet

MEGGIE 27.10.40

och åt det gröna gräset. Jag hörde ingen som klagade på att det var dåligt. Det fanns en enda tanke, att få något i magen. En norsk eldare höll på att törna runt. Han började fantisera och vi fick lägga ner honom på durken för att han inte skulle hoppa överbord. Efter 10 dygn såg vi på ganska nära håll ett passagerarfartyg. Vi sände upp nödraketer. Fartyget var så nära att vi kunde se den spanska flaggan. Fartyget rodde att raketerna var en varning och ändrade omedelbart kurs och gick bort ifrån oss. Efter 13 dygn såg vi en fyr vid en strandlinje. Alla i båten vaknade till liv och började snacka om hur mycket mat de skulle äta när de kom iland. Vi kom till en strand och en liten fiskeby i Portugal. Ingen i båten kunde gå utan vi måste bäras iland. Det var bara några decimeter djupt där vi hamnade, menjag höll på att drunkna när jag föll i vattnet sedan benen sviktat. Byborna lade in oss i ett skjul där vi fick grönsakssoppa. En läkare kom till platsen och ansåg att det var bäst att vi flyttades till Lissabon. Vi hamnade på en buss som skakade fram i 6 timmar. Vi var fortfarande smutsiga och våra kläder var nästan sönderfrätta av salt. I Lissabon mötte konsuln som såg till att vi inkvarterades och fick mat. Nästa dag fick vi ekipera oss och livet började återvända. På hotellet hade spanska studenter en fest och de sjöng "Du gamla, du fria" och hurrade för oss. Vi fick äta på ett annat hotell men kriget hade gjort att det började bli knappt med mat även i Portugal. Hundbiff hörde till matsedeln. Efter en tid i Lissabon fick vi välja på att resa hem eller mönstra ut. 2 man mönstrade på en dansk båt som förliste med alla man. Jag fick åka hem med första plan. Flyget gick via Madrid med övernattningar i Barcelona och Berlin, så tåg till. Sassnitz och färjan till Trelleborg.

SKN EVII vol 67 Fast i Kirkwall 9.4.40

Den 9.4.40 blev Meggie fast i Kirkwall på resa från Port Talbot till Göteborg med last av 2113 ton antracitkol. Lasten såldes till Ministry of Shipping och lossades i Rouen för the French Coal Mission.

Egna noteringar

BB livbåt

I Meggies BB-båt som kom iland vid Nazaré i Portugal befann sig:
Ie styrmanHjellestd, Chiefen Brommesson, Matros Karl Gustavsson, lettiske matrosen Hans Thomson, smörjare Olof Wagenius, Eldarna Tage Bengtsson och Karl Hjalmar Blomberg, danske kocken Georg Andersen, norske ~~lättmatrosen~~ Jungmannen Torleif Pedersen och mässpojken Tore Nilsson.

STB Båt

Som kom iland vid Porto Formosa,Azorerna, mån 4.11.40:
Befh Fritz Johansson, 2e styrman Anders Andersson, Ie maskinist Arvid Lindah Stuert Sven Augustsson, matros Sven Mårtensson, lättmatros Carlsen, lättmatros Kjerulf Pedersen, Donkeyman Sven Persson, Eldare Tell,LämpareNielsen

MEGGIE 27.10.40

Sänkt av Nani, Polizzi

Meggie sänktes av italienska ubåten Nani, befh. Gioacchini Polizzi, vid midnatt den 27.10. 40 60 miles öster om Azorerna. (Rohwer) 70 miles SO St.Maria,Azorerna är Lloyds position för Meggie.w

Historik

Lastångare på 1809 brton byggd 1889 vid Richardsson,Duck & Co i Stockton av järn. (Ex Baberton Meggie) L. 81,1 B. 11,2 Tillhörig RedAB Nellie (K.A.Jonhagen) i Nyhamnsläge. Welldäckad , med 3-cyl 625 ihkr triplemaskin från Blair & Co ltd. -Byggd som Meggie för Burdieck & Cook i London ,såld 1910 till J.Cormack & Co i Leith och fick namnet Baberton. Såld 1927 til Anders S.Cronberg för räkning red.AB Nellie i Nyhamnsläge och återfick då namnet Meggie. Under sin tid som Baberton eldhärjades hon i torrdocka varvid 2e maskinisten innebrändes i sin koj. - I slutet av febr 1936 blev Meggie på resa Huelva-Lissabon illa tilltygad i stirm i Biscaya. En brott sjö slog sönder bryggan varvid befh Edvin Sjösten;Lerberget och Ie styrman Einar Karlsson,Lerberget skadades svårt. Ie styrman avled på sjukhus i Lissabon. - Kom utanför spärren 9.4.40. Dockad och klassad i S.Shields 24.9.40.

SAN FRANCISCO 28.10.40

NÄRA TIDSINSTÄLLD BOMB I ALEXANDRA DOCK, LIVERPOOL - BAGATELLSKADA.

Rapport till SKN

Mån 28.10.40 liggande i Alexandra Dock, Liverpool. Kl 17.10 exploderade en time-bomb på kajen c:a 300 meter från fartyget varvid 2 gastenar kastades ombord (6,5″x 5,5″x 4,5″) En träffade akterkant av maskinskylightet om BB och slog en buckla i plåten. Den andra slog ett hål, 5,5″ x 19″, i 2 st teakplankor i bryggdäcket varvid en takspegel i nedre hallen skadades och i passagerarhytt nr 6 skadades 67″ av en taklist till en garderob och måste förnyas. Garderobenssidor delvis lossnat och linoleummattan i hytten skadats. Besiktning 6.11.40

Liverpool 6.11.40

S.Lagerberg 1e styrman

A.Lönnberg 2e styrman

B.Söderman Befh

SKN ersatt skadorna med 355:95

Egna noteringar Raider 28.10.40

Mån 28.10.40 bombade Luftwaffe Liverpool, London, Birmingham, Manchester, Maidstone i Kent, Coventry, Reading, Portsmouth och Sunderland bla

Se även sid 3.

HISTORIK

Motorfartyg på 4933 brton byggt 1915 vid Burmeister & Wain i Köpenhamn av stål. 6550 dw. L 109,6 B 15,7 Tillörigt red AB Nordstjernan (Axel Ax:son Johnson) i Stockholm. 2000 ihkr. Lev. 12.6.15 som det sjätte i Sueciaserien San Francisco lämnade Göteborg för Rio/Santos i jan 40 och kom därmed utanför spärren där hon gick hela kriget utan att råka ut för något större krigshaveri trots att hon a vverkade 1350000 sjömil. Återkom till Göteborg den 1.9.45 i barlast från Leith. Befh, 1e styrman och stuert hade bildat familjer i England och hade sina fruar med sig. Efter modernisering och gen omgripande klassning vid Lindholmen återupptog San Francisco våren 1946 sin trafik på Mellanamerika och USA:s västkust. I maj 1950 såldes hon för 2.046.000 kr till Hugos Stinneskoncernen i Mühlheim-Ruhr och fick som ms Mühlheim-Ruhr sin hemort i Hamburg, insatt i linjetrafik Hamburg-USA-Mexikanska golfen. Hugo Stinnes köpte sedan 4 av de 5 återstående motorfartyger av Sueciatyp medan det sista av dem, Pedro Christophersen i dec 1962 gick till nedskrotning i Göteborg.

Suecia-fartygens slutliga öden

Balboa på 5500 brton byggd 1919 vid Göteverken, l 130,1 B 17,1 och systerfartyg till Buenoas Aires och Canada såldes i maj 1951, samtidigt som San

San FRANCISCO 28.10.40

Francisco, till Stinneskoncernen och fick namnet Wolfsburg. I april 1959 såldes "Mühlheim-Ruhr" (Ex San Francisco) till nedskrotning i Tamise i Belgien och i maj 1959 försvann gamla Balboa för 68500 pund till nedskrotning i Japan.
Canada på 5495 brton , lev 20.2.21 från Götaverken, såldes av Nordstjernan i dec 1950 för 3.400.000 kr till Hugo Stimnes Transozean GmbH i Hamburg och omdöptes till "Berlin". Canada lämnade Stockholm för alltid den 27.11. 50 destinerad till Flensburg. -I juni 1959 gick Berlin till nedskrotning vid Atlas Werke AG i Bremen.
Kronprinsessan Margareta såldes 23.7.51 till Stinnes för 1.800.000 kr och fick namnet "Ostpreussen". Hon var byggd 1914 vid Burmesiter & Wain. Hon förlängdes 1952 till 8195 ton dw, fick kraftig skorsten och soft nose stäv vilket i kombination med hennes bebehållna akterstagade master och häckakter gav henne ett egendomligt utseende. 1956 fickhon nytt huvudmaskineri men var ändå1963 uttjänt och såldes i febr 63 till Eckhardt & Co i Hamburg för nedskrotning. (/E 16.12.40 & 11.4.41)
Pacific såldes i jan 1951 till Stinnes för 1.800.000 kr och blev "Ellen Hugo Stinnes"
Pedro Christophersen på 3805 brton byggd 1913 vid Burmeister & Wain som Suecias direkta systerfartg med leverans 1.8.13 blev som senioren i Nordstjernans flotta världens näst äldsta motorfartyg innan hon gick skrotdöden till mötes i dec 1962. Världens äldsta motorfartyg var 1962 Polish Ocean Lines ms "Romwald Traugott"(ex ÖK:s Annam) lev i juni 1913 - tre veckor före Pedro Christophersen - som då ännu gick i linjefart Polen-Kina om än med oupphörliga maskinhaverier.Pedro Christophersen kölsträcktes i nov 1912. Hon lades upp i Lundbyhamnen i Göteborg 1955 efter en sista resa till La Plata (befh W.Rasmusson)men hölls i perfekt skick och blev dockad sept 58 vid Lindholmen för bottenmålning och översyn. Huvudmotorerna på tillsammans 2000 ihkr var de ursprungliga från 1913. i Aug 1962 såldes den polskflaggade Annam till Gdynias hamnkontor för att sluta sina dagar som kajliggande depåfartyg. 3 månader senare såldes Pedro Christophersen till F:a Skrot & Avfallsprodukter i Gtbg.Nordstjernan hade den 7.12.62 en liten ceremoni ombord på Pedro C. i Lundbyhamnen då ett 25-tal rederiveteraner gjorde en sista rundvandring ombord.Kl 12 slogs 12 glas ochflaggan halades på order av rederiets seniorkapten Gunnar Dahlquist. Bortsett från att båtdäcket blivit sotsvart och skabbigt under uppläggningen var hon i prima skick.Hennes salong återuppfördes 1963 i Nordstjernans direktionsvåning i huvudkontoret vid Stureplan i Stockholm och huvudmaskinerna tillvaratogs av rederiet för att bli kärnan i ett planerat museum. - Pedro Christophersen var ett fartyg med tur som under sina

SAN FRANCISCO 28.10.40

sina drygt 40 aktiva år - varav 5 utanför spärren 1940.45- dragit in mycket stora förtjänster, seglat en distans motsvarande 60 gånger jorden runt och buritpå sin köl laster på över en miljon ton, allt utan ett enda haveri 1942-45 gick hon i Röda Korsfarten på Grekland.

SOS FRÅN San Francisco den 9.2.1947

På resa Rosario-Antwerpen-Göteborg med dellast av 1000 ton vete sände San Francisco ut SOS-signaler kl 22.15 sön 9.2.47 då hon i NW 21 sek.ms med grov överspolande sjö och snöbyar befann sig NW de Västfrisiska öarna,vid Pits fyr, lat N 54 26′- Long 0 4 7′. Befh Erik Beronius hade efter flera hårda bottenslag kl 22.05, följda av svåra krängningar, fått den bestämda uppfattningen att fartyget arbetat sig läck och höll på att sjunka. SOS-signalerna uppfattades avbl.a Grängesbergsbolagets ms Rautas på N 55 22′ O 4 15′och av U.S libertyship James Hoban ,15 sjömil därifrån, vilka satt högsta fart mot San Franciscos position. Kl 22.45 återkallade San Francisco SOS-signalerna sedan det visat sig att allt var all-right ombord. Kapten Neronius förklarade vid ankomsten till Göteborg tis 11.2 att han endast tänkt på de ombordvarandes säkerhet och att han varit förvissad om att fartyget höllpå att sjunka. Han beordrade utpurrning av befäl och manskap, klargöring av livbåtarna, lät alla ta på livbälten, sände SOS ochsedan rundpejla och suga förliga rännstenarna. Han avvaktade inte resultatet av pejlingarna innan ödsignal sändes, så övertygad var han att undergång och död väntade och att det var hans absoluta skyldighet att i första hand skaffahjälp till de ombordvarande.

Eget

Inga stora raider okt 1940

Liverpool utsattes för 25 raider mellan 1.10 och 28.11 1940 men ingen av dem var särskilt svår och dockorna drabbades i större utsträckning endast den 22.11 då Bifrost sänktes i Alfred Basin vars dockportar och magasin fick stora skador. Den första verkliga storraiden mot Liverpool kom natten till den 29.11. då 324 plan fällde 30960 brandbomber och 356 ton sprängbomber, inkluderande 151 fallskärmsminor över staden och dockorna. Fallskärmsminorna var magnetminor, avsedda för farlederna längs kusten, men det hade visat sig effektivt att fälla dem mot bebyggelse eftersom de exploderade på marken vid den lätta fallskärmslandningen och fick en oerhört kraftig sprängverkan. Bomberna fälldes parvis och fanns i storlekarna 500 och 1000 kg. De jämnade hela kvarter med marken. En sådan mina satte Wavertree gasworks i brand och eldskenet var synligt ända till Fleetwood. Junior Instruction Center, Durning Road,störtade samman och 164 människor dog i källarskyddsrummet. Efter denna raid måste man man ta till massgravar för offren som i Coventry efter raiden natten till den 15.11.40.

MERGUS 2.11.40

I TYSKT BOMBANFALL MOT KUSTKONVOJ MELLAN ROCHESTER OCH BLYTH.

Journalutdrag

Lör 2.11.40 framgick fartyget i konvoj på resa Rochester- Blyth då det kl 12.30 angreps av tyska bombplan som fällde ett flerta bomber i fartyget närhet. Kl 15.10 anfölls konvojen på nytt med bombfällning och denna gång föll en bomb tätt om STB och en bomb midskepps om BB på c:a 10 meters avstånd.Vid explosionerna skakade fartyget våldsamt och hela akterskeppet lyftes.

Blyth 4.11.40
Johan Olsson
Befh

Detta journalutdrag finns i en besiktingsrapport som civilingeniör Allan Zaner,Göteborg, upprättade i samband med Mergus återkomst till Gtbg och åtföljande genomgång av krigsskador den 25.9.45. "Någon besiktningsrapport beträffande eventuella skdor från detta tillfälle har icke företetts", skrev Zander. Zander kunde dock konstatera skdor typiska för bombexplosioner i fartygets omedelbara närhet, men om dessa skador uppstått 2.11.40 eller vid sjunkbombfällningar i konvoj 1943-45 varomöjligt att avgöra. Den 19.3.41 bombskadades Mergus i India Dock (Se 19.3.41 för historik etc) Befh vid denna tid var kapten Johan Olsson, Råå, f- 99.

Egna noteringar. Flygaktiviteten den 2.11.40

Spridda attacker mot Londonområdet och fartyg i Themsenmynningen, bomber mot gasverket i Ramsgate, mot Coventry, Til - bury m.fl I Tilbury sänktes 2 bogserbåtar.10 dödsoffer,2 svårt skadade i Warbleton,Sussex, blåste en bomb en buss av vägen varvid 5 persone dödades och flera skadades.

(Se Vidare 13.3.41)

MD 498 ELLY 6.11.40

FÖRINTATS AV MINEXPLOSION 20′W. PATER NOSTER MED HELA BESÄTTNINGEN 5 MAN

Sammanfattning.

Elly sågs från MD 518 Vanja av Dyrön gå på en mina kl 18 ons 6.11.40 20′ W PaterNoster och förintas i ett väldigt uppkast av vatten,eld och rök. Elly var tillsammans med Vanja på hemväh med turens fångst i lastrummet ochgick 2′för om Vanja då hon sprängdes med alla 5 ombordvarande,samtliga hemmahörande på Dyrön. "Hon gick framför oss på vid pass 1′avstånd"berättade männen på Vanja", vi visste väl att det var Elly. Mankänner ju ig varandras lanternor. Timme efter timme hade vi sett Ellys alnternor dansa föröver i mörkret,och så med ens sköt en eldpelare som ett väldigt vitglödande svärd upp ur havet och strax därpå kom en knall som slog lock fö öronen och vars lufttryck nästan kastade omkull oss. Sedan var Ellys lanternor försvunna. På den befarade olycksplatsen tyckte vi oss se spillror i mörkret men vi vågade inte stanna." -Strax efteråt kom en tysk armerad trålare, en förpostbåt, och varskodde för minor och uppmanade Vanja att dra sig nordvart. Förpostbåten låt sina strålkastare svepa över vattenyta men inga spår av Elly och besättningen kunde upptäckas. Vanja styrde sedan mot Måseskär istället och gick därifrån till Göteborg med sin fångst.Därifrån ringde skeppare Gustav Carlsson hem till Donsö och berättade att El sannolikt sprängts med man och allt. - Rymo av Hönö påträffade kl 08 tors 7.11 mellan Hamnsskär och Skagen en mast som stacksops stod lodrätt i vattnet nertyngd av segel och vant.Intill flöt delar av spant och bordläggning och annat vrakgods. I samma farvatten observerade Laval av Rörö en drivande lösbruten styrhytt. Då den funna masten vargammal och illa medfaren,den hade inte skrapats på minst 3 år,visade det sig att det inte kunde vara Ellys mast,som varit ny. Ett slag befarade man att Mignon och Ingaren av Knippla förolyckats då de varit borta ovanligt länge men då den ena var nybyggd och den andra hade ljusfernissad mast kunde den teorin falla. Des båda båtar kom också hem oskadade.

CrewList

† Skeppare Rutger Harald Hansson, Dyrön, 2.8.92,änkeman, 5 barn 5-13 år.
† Fiskare Ossian Johansson,Dyrön, 31.10.00,gift, 2 barn.
† Fiskare Bror Olof Arne Olsson, Dyrön, 8.3.12, ogift,föräldrar & syskon
† Fiskare Karl Gunnar Andersson, Dyrön, 24.8.17,ogift, fosterföräldrar.
† Fiskare Anders Bernhard Gustavsson, Dyrön, 1.5.24,föräldrar & syskon.

KK vol 43 Sjöförhör i Göteborg 18.12 40

Förhöret hölls på hemställan 21.11 av KK sjötekniske konsulent .
Sakkunniga ombudsman Reinh.Bråkenhielm & sjökapten Magnus Lundberg

Forts

MD 498 ELLY 6.11.40

Målaren Erik Oswald Hansson,Dyrön, inställt sig (F-98) och broder till Rutger Harald Hansson på Elly vilken, jämte Ossian Johansson varit ägare till Elly.

Elly var byggd 1929 på Ringens varv i Marstrand och med redskap och allt värd 32000 kr vid besiktning i Marstrand 22.12.38. Försäkrad för dette belopp i SKN och i Bohusläns Allmänna Sjöförsäkringsförening.

Elly avgått tis 5.11.40 från Dyrön för drivgarns fiske i Skagerack.Sedan inget hörts från henne förrän Vanja återkommit och meddelat att Elly gått på en mina. I utdragen ur Död- & Begravningsbok,Rönnängs församling,i Göteborgs -& Bohus län,heter det för samtliga 5 ombordvarande på Elly:

Dödsorsak: Krigsförlisning genom minsprängning, av fiskebåten Elly av Dyrön,där vederbörande var besättningsman,enligt upplysning av fiskare som på ett par distansminuters avstånd varit vittne till katastrofen och förstått att detvar Elly som gick under. Liket ej anträffat, betygar

Rönnängs Församling i ovanskrivna län
den 11 december 1940
G.Flycht
Kyrkoherde.

Skeppare Emil Amandus Karlsson, Dyrön, 48 år: C:a kl 05 tis 5.11 hade Vanja, som fördes av Karlsson,samt Elly och Althea av Dyrön begivit sig ut i Skagerack för fiske N.Skagen. Kl 16.30 ons 6.11 anträdde samtliga återfärden till Göteborg för att sälja sina fångster. Elly gått först,följd av Vanja på c:a 2'avstånd. Efter Vanja följde Althea och efter henne två andra båtar från Dyrön. Kl 18 såg Karlsson en eldkvast stiga upp ur havet föröver och hörde en kraftig detonation. Något fartyg hade ej kunnat iakttags i mörkret föröver men eldskenet synts i den riktning i vilken Ellys lanternor förut hela tiden varit synliga, De övriga båtarna under tidennärmast efter olyckan ej varit synliga från Vanja. Vanjas maskin genast stoppats,farten nedsaktats och kursen lagts Nordligare. Inga rop hörts från Elly och inga vrakdelar varit synliga.C:a 30 minuter efter explosionen närmade sig 2 tyska förpostbåtar Vanja, kommande från det håll varifrån explosionen hörts. Från ett av den anropades Vanja på tyska med varning för minor. Det andra tyska fartyget styrt mot Althea. Karlsson övertygad om att Elly sprängts med man och allt. Althea sedan följt efter Vanja hela vägen hem.

Fiskare Ragnar Justus Andersson, Dyrön, 33 år, delägare i Althea: Var på Althea då Elly,Vanja m.fl gick ut 5.11. På hemvägen gick Althea en knapp distansminut akter om Vanja,men A. hade inte hört detonationen kl 18 när han befann sig i lastrummet. Andra på Althea hört explosionen. Då Vanja saktat farten och lade kursen nordligare saktade även Althea farten.

MD 498 ELLY 6.11.40

Kort efter Vanjas kursändring kom 2 tyska armerade trålare av vilka en gickmot Vanja och den andra mot Althea. Althea tillropas på tyska,därefte på danska.Andersson uppfattat varning för "explosion" och "Minor." Där-efterhade trålaren bordat Althea och de ombordvarande på danska varnat besättningen för drivminor, och tillrått dematt gå längre norröver,därvic de tillika uppgivit att det inte vore någon risk att sätta kurs på Pater Noster. Två explosioner nyligen inträffat i trakten däromkring,sade de. Andersson antog attden andra av dessa explosioner inträffat vid 17-tiden samma dag. Vid denna tid, då Dyröfartygen stått i begrepp att lämna fiske platsen,hade nämligen Andersson och de andra på Althea hört en detonatic på långt håll.Andersson övertygad att Elly kl 18 den 6.11 gått under med man o allt.

KK memorial 17.1.41

Det torde kunna antagas för givet att fiskebåten Elly sprängts i luften av någon förankrad eller drivande mina som tyska minutläggningsfartyg under tiden 8-12.4.40 utstrött i Skagerack och i farvattnen runt Skagen.

Ex officio
Bo Bergström

SKNEIII vol 190 Assurans

SKN utbetalade 18.3.41 32000 kr till Erik Oswald Hansson,Dyrön, godeman för Rutger Hanssons änka Annie och fem barn samt till Gustav Johansson, godeman för dennes på Elly omkomna broder Ossians 2 barn, födda 1934 och 1939.

"Dom hade inget val" (1985)

Skeppare Gustav Karlsson,Vanjas skeppare,berättar

Då vi halade på i kvällningen N om Skagen 6.11.40 passerade Elly oss och var kanske 5 minuters gång före oss då vi körde med kurs mot Pater Noster Althea och Vallona av Dyrön var också i vårt sällskap.När vi röjt unda på däck hade vi en del fiskattrensa upp. Plöstligt såg vi en fruktansvärc eldstråle slå upp i luften och hörde en hård knall. Vi körde genast mot olycksplatsen men det fanns ingenting att se mer än en del tomlådor ochmindre rester som drev omkring. Då vi låg där och sökte kom en tysk bevakningsbåt tilloss. Styrmannen ombord talade danska och han varnade os för att fortsätta på vår kurs p.g av alla drvminor. Vi hade självaunder dagen sett 7-8 stycken. Tysken ville ha fisk och det fick han i utbyte mot kol till skanskaminen.Vädret var så fint atthan kunde borda oss och låg långsides en bra stund. Han rådde oss att hålla nordligare kurs än vi haft. Vi gick sedan mot Måseskär och sedan inomskärs till Göteborg Då vi körde från tysken monterade vi upp en strålkastare i stäven och gic med sakta fart så attvi kunde väja för sikatde drivminor i mörkret. De

MD 498 ELLY   6.11.40

andra två båtarna gick i vårt kölvatten.

Historik   Eget

Motorfiskebåt på 52 brton byggd 1929 vid Ringens varv i Marstrand av ek och furu. L 17,7 B 5,9 90 hkr motor. Sedan 1929 förs av skeppare Rutger Harald Hansson, Dyrön,som omkom och som var delägare tillsammans med sin broder Erik Oswald Hansson och Ossian Johansson,Dyrön. Även Ossian omkom.

Minnesten invigd 17.4.60

Påskdagen,sön 17.4.60, invigdes efter högmässans slut i Rönnängs kyrka en minnesstenöver fiskare och sjömän från stora Dyrön, Åstol,Rönnäng och Tjörnekalv som sedan 1900 förlist på havet och aldrig återfunnits. Stenen som rests intill kyrkans vapenhus hade på framsidan överst en reliefbild av Ella av Röönäng som i oarkan i januari 1937 på Nordsjön blev borta med Arvid Johansson, dennes söner Gunnar och Erik,samt Adolf Edvardsson, Lars Karlsson och Folke Petterson alla från Dyrön. Den största olyckan, närmast följd av Ellys minsprängning 6.11.40. 25 manm inritade i 2 rader. Initiativtagaren till minnesvården, kyrkoherde Nils Kull,förrättade invigningen och kransar nedlades från anhöriga och kamrater till männen fårn Elly och Ella.

VINGALAND 8.11.40

UNDKOM " ADMIRAL SCHEERS " ANFALL MOT JERVIS BAY-KONVOJEN 5.11, MEN BLEV 8.11 BOMBAD I BRAND AV ETT CONDORPLAN VARVID SEX AV DE 25 OMBORDVARANDE DÖDADES OCH TRE SKADADES. DE ÖVERLEVANDE UPPTAGIS AV ENGELSKA ss DANAE.

VINGALAND 8.11.40

Crew list -forts.

Övermaskinist John Gustaf Einar Nilsson, Gtbg, f- 98 (28.5.37)
Ie maskinist Rutger Lennart Rogstrand, Gtbg, f -13 24.1.13 Kungsladugårdsgatan 107
2e maskinist Anders Harry Ögren,
Maskinassistent Lennart Sverker Kjaer, Smedstorp, f-17 (3.11.39)
† Stuert Bror Erling Samuelsson, Stenungsund, 6.10.01
† Ie kock Nils Charles Johansson, Vitaby, 24.10.17
† 2e kock Stig Albert Olsson,Gtbg, 26.8.20
† Salongsuppassare Nils Filip Blomkvist, Sunne, 31.7.18 } Barndomsvänner.
† Mässuppassare Leif Gustav Björkblom, Sunne, 7.1.20 }
Båtsman Yngve Herbert Valentin Borgström, Brunnsgatan 21 Gtbg, f-14 10.7.14 (12.3.40)
Timmerman Ruben Natanael Svensson, Gtbg, Olivehvarvsgatan 22 f- 10 17.5.10 -"-
Matros Arvid Ingvar Karlsson
Matros Erik Rickard Oliversson, Åmål, 2.3.09 (På Trolleholm 25/mars 41 Hem juli 41 via Bremen)
Lättmatros Erik Julius Karlsson
Lättmatros Johan Einar Marinus Sandberg, Bleket, f -17 24.3.17
Lättmatros Harald Johannes Mattsson, f- 3.1/21 i Nagu, Finland
Lättmatros Yngve Verner Albin Jönsson, Hellbi, f -21 (Visby sjömanshus)
† Ie motorman Arvid Melin Andersson, Stillingsön, 16.4.97
2e motorman Olof Johannes Olsson, Stocken, Ellös, f- 13 5.7.13
2e motorman Karl Lennart Helmer Petterson
2e motorman Sven Alfred Gerhard Gustafsson, f 4.1.21 -21 i ~~Stockholm~~ Värmdö Svartsö, Skälvik
2e motorman Johannes Johannesen

Samtliga omkommna påmönstrat i Göteborg.

Listan kompletterad från Trolleholms crew list 25.3.41

Sjöförklaring på vice-konsulatet i Glasgow mån.25.11.40 kl 09

Sakkunniga: Kirunas befh Magnus Asklöf & norske sjökapteten Martin Mortenssen ,repr. för Norwegian Shipping & Trade Mission i Glasgow.

Fartyget tidsbefraktat för Ministry of Shipping,London.

Skepps - och maskindagböckerna förlorats.

Befh: Vi avgick 28.10 från Halifax med last av 4035 ton stål, mässing, gumm spannmål,tobak, fett i fat och annat styckegods. - Den 5.11 kl 17 siktades i horisonten om BB ett fertyg och med flaggsignaler gjordes the commodore på konvojledaren Jervis Bay uppmärksam på detta fartyg. Medan det okända fartyget närmade sig mer och mer och lade bredsidan till observerade vi att Jervis Bay gjorde sina kanoner klara. Så öppnade det okända fartyget eld med grovt artilleri mot konvojen. De i rapporten vidtagna fart- och kursändringarna vidtogs omedelbart och

VINGALAND 8.11.40

presenningar, bortsletos. På ett flertal luftrör lyftes huvarna av och föll i däck. Långskeppsskottet vid maskinbefälets badrum om BB slets sönder och blockerade passagen mellan för - och akterdäck. Radioantennen föll ner på däck. Eld utbröt omedelbart i passageraravdelningarna, i verandacafeet och befh hytter samt i lucka nr3. I maskinrummet stoppade hjälpmaskinerna av sig själva medan huvudmotorn stoppades av vakth. maskinist. Flygplanet var ett 4-motorigt landplan. De tyska igenkänningsmärkena kunde tydligt iakttagas. Efter bombfällningen gjorde planet en gir runt fartyget varefter det försvann. BB libåt sjösattes och bemannades. Frivakten akter sjösatte och bemannade motorlivbåten som hängde klar på BB låring, men vid sjösättningen råkade den som firade förtaljan lägga av den för tidigt varvid båten vattenfylldes. Flytande på tankarna slogs motorbåten så småningom sönder mot BB låring i den grova SW dyningen. De 3 ombordvarande togs upp av BB-båten. Denna fortsatte sedan fram till förskeppet där befh och 2 man blivit avstängda från båtdäck. Alla 3 hoppade överbord och togs upp i BB-båten. I hopp om att finna överlevande i vattnet roddes båten tillbaka samma väg fartyget gått efter explosionern och c:a ½ sjömil från fartyget hittades timmerman Svensson som togs upp. Fortsatta spaningar efter överlevande gav intet resultat. Ie motorman Arvid Melin Andersson ,som varit i motorbåten, saknades och torde ha drunknat. Fartyget brann nu våldsamt från för til akter och explosioner hördes. Kl 12.30 siktades ett fartyg på ostlig kurs närma sig. På ett par sjömils avstånd vände det dock och fortsatte på västlig kurs. Livbåten satte segel för att påkalla uppmärksamheten. Vid 13-tiden siktades ytterligare 3 fartyg i sällskap med det förstnämnda styrande ostlig kurs. Kl 13.45 upptogs vi av engelska ss Danae II, vars befh uppgav att han tagit livbåtens mast för ett periskop samt vänt och klargjort fartygets kanoner. Positionen på olycksplatsen uppgavs av Danaes befh till N 55 41'- W 18 24'. Tre man hade skadats. 2e styrman Envall hade sårskador av splitter i ansiktet och på vänster underarm, matros Arvid Carlsson hade skadat höger arm och höften och lättmatros John Sandberg ryggen vid sjösättn. av motorbåten. Samtliga fick vård ombord i Danae II. Kl 14.30 iakttogs åter Vingaland, våldsamt brinnande från alla luckor. Största eldhärden syntes vara midskepps. Fartyget bedömdes som totalt förlorat.

Glasgow 24.11.40

I.G.Sjögren
Befh

CREW LIST (KK list endast namnen)

Befh Ivan Gerhard Sjögren, Gtbg, f.-03 4.12.03 Slottskogsgatan 60 Gtbg (22.10.40)

Ie styrman Emil Josef Sigvard Svensson, Gtbg, f- 09 30.10.09 Kungsladugårdsgatan 61 (2.11.39)

2e styrman Erik Johan Anton Enwall, Bredvik, f-13 10.5.13

VINGALAND 8.11.40

Telegram London till UD 22.11 40

385 yours twooneseven Admiralty states ship last seen drifting burnt out stop tugs sent out did not find her stop aerial search also effected withour result stop master states ship in sinking condition when last sighted by him = Sw.Consulate General

---

Rapport:

På resa Halifax-Glasgow. Rumslast c:a 4000 ton styckegods. Djupg.F.21'-A. 22'. 25 ombv.

Bombad kl 09.45 den 8.11.40 på lat.N. 55 41'- W. 18 24'. Moderat sydlig vind, grov SW dyning, god sikt. Befh och utkik på bryggan. 6 dödades, 3 skadades. Fartyget totalt vrak. Sjunkit.

Glasgow 23.11.40

I.G.Sjöström
Befh

Mån 28.10.40 kl 14.05 avgått i konvoj från Halifax,eskorterad av armerade hjälpkryssaren Jervis Bay. Tis 5.11 omkring kl 17 siktat ett krigsfartyg i horisonten tvärs BB. Detta fartyg kl 17.15 öppnat eld mot konvojen. På order av konvojbefh företogs omedelbart STB gir och konvojen skingrades. Högsta möjliga fart sattes. I skydd av dimbildning från andra fartyg och mörkrets inbrott lyckades Vingaland undkomma från konvojen. Under c:a 2 timmars tid styrdes varierande kurser för undvikande av kollision med andra fartyg.Omkring kl 19.30 ändrades kursen till rv 335° vilken kurs styrdes till midnatt då den ändrades till rv Nord. - Kl 11 ons 6.11 sattes kurs på den position som angivits av konvojbefh såsom mötesplats den 7.11 Under e.m. tilltagande OSO vind och sjö. Medelfart c:a 10 knop. - Den 7.11 omkring kl 11 ,på väg mot angivna position, siktades ett lastfartyg om STB.Detta visade sig vara ett av konvojens fartg och i hopp om att träffa på flera fartyg hölls sällskap med detta. Fart c:a 9 knop. På grund av vind och sjö var vi omkring 3 timmar försenade vid den angivna mötesplatsen. Fre 8.11 kl 00.00 sattes full fart för att uppnå konvojen vilken beräknades vara framför oss. Kl 09.30 siktades ett flygplan på låg höjd i horisonten tvärs om BB. Vi förmodade att det var ett engelskt plan med uppgift att samla den skingrade konvojen. Kl 09.45 siktades ett flygplan akterut med samma kurs som fartyget och på c:a 100 meters höjd. I omedelbar närhet av Vingaland gick planet ner på c:a 50 meters höjd och fällde 2 bomber som träffade fartyget midskepps om STB. Vid explosionerna förstördes STB livbåt och arbetsbåten och hytterna om STB samt köket bortsprängdes delvis,varvid samtliga av kökspersonalen, 5 man, torde ha dödats. Sidoplåtarna till verandacafeet om STB sprängdes bort och skottet till salongshuset slets sönder på förkant.Luckorna, som var täckta med 3

VINGALAND 8.11.40

i skydd av dimbildning och det fallande mörkret lyckades vi undkomma. Den 6 och 7.11 styrdes kurser för att uppnå den position konvojledaren angivit för anslutning till konvojen middagen den 7.11. - Den 8.11 kl 09.30 siktades ett plan om BB som åter försvann efter någon stund. Sikten var god. kl 09.45 observerades ånyo ett plan akterut på c:a 100 meters höjd flygande i samma riktning som det egna fartyget, som styrde zigzagkurser. Ögonblicket innan planet befann sig rakt över oss hade en 30 graders BB-gir påbörjats. Planet flög över oss på c:a 50 meters höjd och fällde 2 bomber av större kaliber som exploderade midskepps STB. Jag befann mig på bryggan om BB tillsammans med rorsman, lättmatros Jönsson, samt båtsman och utkiken. Jag antog att planet skulle förnya angreppet och tillsade vakten på bryggan att ta skydd. Planet återvände men förnyade inte attacken. Då det hade passerat stod hela midskeppsöverbyggnaden i lågor och vi 4 var avskurna från BB livbåt. STB båt hade sprängts bort. Vi tog oss ner på fördäck. Utkiksmannen lyckades med hjälp av fånglinan till livbåten kasta sig över till denna. Jag, båtsman och rorsman stannade på fördäck tills BB livbåt kommit i närheten, då vi hoppade överbord och togs upp av livbåten. - Det fanns 2 livbåtar och en motorbåt ombord. Livbåtsövning hållits i Halifax. Ingen manöver slagits på maskintelegrafen efter bombfällningen enär maskin redan stoppats. De 5 av kökspersonalen måste ha dödats ögonblickligen.

Ie Styrman: Jag kom ut från navigationshytten på bryggan just som planet dånade rakt över bryggan och bomberna exploderade midskepps om STB. Jag kastades omkull av lufttrycket. Jag tog mig skyndsamt ner på fördäck för att söka skydd mot förnyat anfall, men då planet avlägsnade sig, begav jag mig åter upp på bryggan och sedan akteröver ner på båtdäck till BB livbåt. Det brann då våldsamt uppe på bryggan och i verandacafeet. En kort stund efter var hela bryggan och 3ans lucka övertänt och båtdäcket fullständigt avskilt. BB-båten sjösattes på 2-3 minuter. Jag försökte dessförinnan komma in i min egen hytt men köket var söndersprängt varför det var omöjligtatt passera. Under sönerslitna plåtar sett en av kökspersonalen ligga till synes död med avslitet ben vid sidan. Ingen som befunnit sig i köket, i STB-hytterna eller i salongen kunde ha överlevt bombexplosionerna. Jag skyndade till BB båt för att ta befälet där. Efter bombfällningen fortsatte Vingaland fram c:a 2 sjömil innan hon blev liggande stilla.

Övermaskinisten: Jag var i min hytt om BB på akterkant midskepps, en våldsam explosion hördes och hytten fylldes av rök och pappersbitar. Jag rusade ut till BB båt som sjösattes. C:a 30 minuter innan hade jag varit nere i maskin där maskinassistenten hade vakten tillsammans med en dagman och en motorman. Strax före anfallet hade jag varit ute på däck och samtalat med stuert som just fått syn på planet och pekat ut det för mig. -Då jag skyndade till BB-båten var maskin stoppad.

VINGALAND 8.11.40

Maskinassistenten: Vakthavande i maskin. En våldsam explosion hördes och järndelar föll ner på durken. Efter några sekunder slocknade det elektriska ljuset. Kort förut hade jag stoppat maskin. Tillsammans med dag mannen och vakten sökte vi oss upp på mellangretingen. Då vi kommit di inträffade den andra explosionen ((tydlögen var en av bomberna tidsinställd)) och då stoppade hjälpmaskineriet av sig själv. Vi fortsatte upp på maskintoppen och fann den vanliga utgången på BB-sidan blockerad. Vi tog oss ut på däckpå STB-sidan där föru stuerts hytt, 2e styr mans hytt och pentryt befunnit sig.Allt var söndersprängt och brandrök slog ner utifrån. Vi skyndade akterut till motorbåten och fann den lig vattenfylld intill låringen . Vi rusade då till BB-båten.

Båtsman: Jag var på bryggan och såg planet som var tyskt och såg 2 större bomber fällas. Efter explosionerna skyndat ner på fördäck.Allt midskep övertändes snabbt och vi kunde inte komma akterut till BB båt. Jag var kvar på fördäck tills livbåetn kommit i närheten.Jag hoppade då överbo och togs upp.

Timmerman: Jag befann mig på poopen tillsammans med motorman Andersson för att vid behov stå klara att sjösätta motorlivbåten. Vid bombfällningen kröp vi ihop bakom en sanitetstank. Sedan firade Andersson den förliga taljan och matros Karlsson den aktre, medan jag själv hoppade ner i båten för att sköta rodret. Förtaljan firades för hastigt så att motorbåten skar under c med förstäven och vattenfylldes. Fartyget fortsatte hela tiden framåt ochjag föll i vattnet och kunde sedan inte simma ifatt båten som släpade efter sidan. Först efter en halvtimme bärgades jag av Bb livbåtsbesättning. Jag kan inte förklara hur motorman Andersson förolyckats. Enligt matros Karlsson, som nu ligger på sjukhus, befann sig motorman Andersson i motorbåten då den vattenfylldes och slogs sönder mot fartygssidan i dyningen varför han antagligen drunknat.

Lättmatros Jönsson: Stod till rors. 2 kraftiga explosioner då planet flög över på 50 meters höjd. Skyndat ner på fördäck och inte kunnat ta sig därifrån eftersom vägen akteröver var spärrad av elden. Hoppat överbord så BB-båten kommit i närheten av förskeppet och blivit upptagen.

KK memorial 5.2.41 (Sjöförkl. inkom till KK 21.1.41)

Fartyget utsattes för bombardemang av ett tyskt 4-motorigt landflygplan, vars igenkänningstecken på vingarna kunde tydligt iakttagas när planet efter bomnfällningen gjorde en gir runt det övertända fartyget. Detta siktades kl 14.30 från DanaeII våldsamt brinnande från för till akter,varför ingen tvekan kan råda om att det vid en senare tidpunkt gått till botten.mVad de 6 försvunna besättningsmännens öde beträffar

VINGALAND 8.11.40

kan man taga för givet att samtliga 5 av kökspersonalen ljutit en ögonblicklig död då deras hytter, köket och verandacafeèt bortsprängdes av bomberna. Den saknade motormannen däremot synes hava varit med när motorbåten sjösattes och vattenfylldes,varför han av allt att döma torde hava omkommit genom drunkning.
Däcks - och maskindagböckerna och övriga skeppshandlingar gingo förlorade vid olyckan .

Ex officio
Bo Bergström

UDHP80c

Telegram London till UD 11.11.40 kl 13.22

360 Admiralty informs ms Vingaland bombed reported gutted but still floating abandoned by crew stop no news about safety of crew but hop wire further soonest = Sw. Consulate general.

Dito 13.11.40 kl 18.20

364 our 360 Vingaland following survivors landed scottish port viz captain sjoegren chief engineer nilsson chief officer svensson second officer enwall second engineer oegren third engineer kjaer boatswain borgstroem carpenter svensson AB oliversson carlsson johanneson stop kjaer johanneson norwegians all other swedes stop following missing steward bror Erling samuelsson cook nils charles johansson second cook stig albert olsson saloonboy filip blomqvist messboy leif bjoerkholm motorman arvid melin andersson = Sw Consulate General

Telegram UD till London , 14.11. kl 16.45

Yours 360 Vingaland relatives received several cables from members crew landed glasgow stop wire informations crew with full names all rescued stop urgent situation very akward = Ministry Foreign Affairs

((Kort kommuniké till TT från UD kl 18 den 15.11.40))

Telegram London till UD ,inkom 19.11

372 master states he believes following five killed by bombexplosions which occurred galley quarters anmely ------- States further more than likely that arvid Melin Andersson was drowned when motorboat capsized touching water stop no trace could be found of him despite search = SW consulate general.

Telegram UD till London 19.11

yours 372 Vingaland send wire whether ascertained ship still floating and if measures salvage cargo ship undertaken or contemplated =Cabinet

vänd

VINGALAND 8.11.40

Telegram London till UD 22.11. kl 17.06

385 yours 217 Admiralty states ship lost seen drifting burnt out stop tugs sent out did not find her stop aerial search also effected without result stop master states ship in sinking condition when last sighted by him = Sw Consulate General.

SKN EIII 190 Rederiet 2.12.40 utkvitterat 3.000.000:- från SKN i totalförlustersättnign.

---

10 från Vingaland mönstrat ut i Trolleholm Egna notering

Följande 10 från Vingaland mönstrade i Liverpool ut i ms Trolleholm som 25.3.41 sänktes i Sydatlanten av tyska hjälpkryssaren Thor: befh Jäger, Ie styrman Emil Svensson, 3e styrman Erik Enwall, Ie maskinist Rutger Rogstrand, båtsman Yngve Borgström, timmerman Ruben Svensson, matros Erik Oliversson, lättmatroserna Johan Sandberg och Harald Mattson(finsk samt motormännen Sven Alfred Gustavsson och Olof Olsson.

De kom till Sverige 20.7.41 efter 4 månader i tyskt fångläger.

Effekter

Konsulatet i Glasgow utbetalat £ 777.11.3 för effekter till de räddade. enligt brev från rederiet till SKN 30.6.41.
SKN betalat rederiet 15662:50 den 7.8.41 för effekter.
SKN 10.12 41 vägrat ersätta Ie styrmans skrivmaskin med 185:-
SKN 29.1.42 vägrat ersätta 2e styrmans skrivmaskin med 160:-
Svenska Orienlinjen bett SKN sända alla listor och kvitton i retur...

Egna noteringar

Sänkt av ett Focke-Wulff FW 200-Condorplan

Vingaland bombades i brand av ett FW200-Condor-plan ur Kampfgeschwader 40 den 8.11 40 och det utbrända vraket sänktes den 9.11 kl 21.05 på lat N 55 41′- long .W 15 24′av italienska ubåten Marconi, befh Giulio Chialamberto, som per radio rapporterade sig ha sänkt enhaverist med fangschus - Samma ubåt torpederade den 6.6.41 ss Taberg. - (Rohwer)
I Lloyds War Losses anges 2 positioner för Vingaland, nämligen befhavarens och Amiralitetets: N.55n41′- W.18 24′och N. 55 42′- W. 18 1′.

KK BE-Memorial Ej för publicering
Sjötekn. konsulenten D:nr 184
Stockholm 1.9.41

(H.)

Vördsam promemoria

Anmodad av KK att avgiva yttrande i anlednign av en till KK avlåten skrivelse från Sv.Orientlinjen rörande ifrågasatt belöning till motor-

VINGALAND 8.11.40

mannen Karl Hilmer Lennart Petterson för räddandet av matros Arvid Karlsson vid ms Vingalands krigsförlisning den 8.11.40 får jag anföra följande: Rederiet har med hänvisning till bifoga rapport från fertygets befh hemställt att KK ville åt Pettersson utverka ett nådevedermäle eller den belöning "som anses vara mest lämplig." - Enligt vad rapporten utvisar, och vilket icke tidigare kommit till synes vid sjöförklaringen, blev Vingalands poopmotorbåt efter den misslyckade sjösaäätningen liggande vattenfylld långs sidan av fartyget,varvid 2 man spolades överbord.Båten flöt på sina lufttankar men slogs så småningom sönder mot fartygets låring i den svåra sjöhävningen. Härunder skadades en ev de 3 i båten kvarvarande männen, matros Karlsson,så svårt att han blev oförmögen att ~~flyttaxsåxsigxx~~ förflytta sig. När sedan BB livbåt tagit sig upp i närheten av det sjunkande fartygets akter kunde inte Karlsson,liksom de 2 andra, simmande uppnå livbåten. Dennes besättning uppmanade flera gånger Karlsson att söka rädda sig men fick till svar:"Jag kan inte." -Motorman Petterson,som även befann sig i livbåten, hoppade då i vattnet och simmade bort till motorbåten där han under överhängande livsfara tig sig ombord.Sedan Petterson därefter lyckats lyfta den förlamade mannen över relingen tog han sig simmande med Karlsson över till livbåten vilken under tiden låg bi. Någon stund senare bärgades en av de 2 tidigare överbordspolade männen.Pettersons behjärtansvärda handling utfördes under uppenbar fara för egetliv och vittnar om oförskräckt mod och självuppoffring, varför jag härmed får vördsamt hemställa att Kollegium ville för detta hans välhållande utverka belöning i form av medlaj i guld av 5:te storlekenmmed inskrift " för berömliga gärningar."

Ex officio
Bo Bergström

(I konselj 26.9.41 beslutade Kungl.Maj:t att tilldela Petterson guldmedaljen för Berömliga Gärningar, 5:te storleken för att han under stor fara för eget liv räddat en annan besättningsman vid Vingalands krigsförlisning.)

Terje Fredh: Utanför Spärren (Lysekil 1981)

Matros Erik Oliversson,Åmål: Vi såg ett flygplan som kom längs vattnet. Vi trodde att det jagade ubåtar, när det plötsligt reste sig upp från ytan och började fälla bomber.En av dessa träffade midskepps där 5 man från Köket omkom. - Ie styrman Emil Svensson:"Vi girade för att undvika träffar av bomberna." - Båtsman Yngve Borgström: " Innan Danae tog upp oss blev vi beskjutna från Danae som trodde vi var en tysk ubåt.Efter några skott upptäckte Danae att vi var skeppsbrutna."

T.Fredh: Bohus-Dal i krigssjöfarten (Lysekil 87)

Vingalands befh Ivar Sjögren: Vingaland lämnade Oslo 1.4.40 på resa till

VINGALAND 8.11.40

Medelhavet. Efter lastnigg i Medelhavshamnar konvoj från Gibralter till England och lossning där. Insatt i tidsbefraktning för Ministry of Shipping. Resor i konvoj UK- N.Y och åter. Den 23.10.40 avgått från N.Y. till Halifax för anslutning till konvoj eskorterad av hjälpkryssaren Jervis Bay. Den 5.11 var enstrålande och klar dag med svag vid och lätt NW dyning. Jag stod på bryggan med Ie styrman kl 17 då vi obs. en mörk punkt i den klara horisonten strax för om tvärs på BB-sidan. Det var ett fartyg som hastigt närmade sig konvojen. Snart var skrovet synligt , det var ett stort krigsfartyg. Jervis Bay hissade en stor "White Ensign". Krigsfartyget girade BB hän och visade sin STB-sida och öppnade sedan eld. Samtidigt som Jervis Bay hissade signalen om 40° STB gir slog 3 granater ner för om hjälpkryssaren som besvarade elden. Vid nedslagen i vattnet klirrade styrhyttsfönstren på Vingaland och fönsterluckorna surrades vi ögonblickligen upp i horisontalläge i händelse av något närmare nedslag. En del av handelsfartygen öppnade också eld med sina poopkannoner. FRån Jervis Bay kom signal om sskingring med högsta möjliga fart och alla fartyg utom Jervis Bay vände aktern mot slagskeppet. Det gällde nu att försvinna så fort som möjligt och åt rätt håll. Jervis Bay fick den ena fullträffen efter den andra och stod snart i brand. Så länge vi kunde se henn blixtrade det från henns kanonmynningar. Många fartyg gjorde bruk av sina dimbildare.Somliga hade permanenta ombord, andra hade flytande små tunnor Det började mörkna en halvtimmeefter den första sammandrabbningen. Det var ingen konst att se var tysken befann sig i mörkret. Hans kononer blixtradé med kort uppehåll, man såg fartyg i brand och sakta dalande fallskärmsljus. Vid ett tillfälle sent på kvällen såg vi en explosion akterut som lyste upp hela horisonten. Troligen var det något ammunitions lastat fartyg eller en oljetanker som exploderade. Ända till kl 23 såg vi blixtar i horisonten.Konvojen var nu helt upplöst. Det var med säkerhet inte två fartyg som gjorde sällskap från platsen. Vi passerade det sista fartyget kl 21, endast konturerna var synliga i det svaga månskenet. Vi stävade med högsta fart norröver. - På morgonen den 8.11 täckte en låg molnbank hela östra horisonten. Strax efter kl 09 fick vi se ett flygplan på låg höjd långt borta om BB. Vi trodde det var ett eneglskt plan med uppdrag att samla konvojen. Planet försvann ,men 09.30 fick vi se ett plan komma akterifrån med kurs rätt på fartyget. Vi kunde inte se några nationalitetsmärken eftersom det gick så lågt. Det närmade sig med stor fart, gjorde en dykning mot oss och fällde 2 större bomber, de var ungefär av en mans storlek, men samtidigt hade Vingaland påbörjat en 30 gir BB hän. Härigenom undgicks att bomberna gick direkt ner i maskinrummet. Nu träffade de istället båtdäckets STB sida och exploderade, en nere i huvuddäcket, en i däcksbefälets och stewardes hytter. Det blev 2 tätt på avarandra följande öronbedövande brak. Det kändes som skrovet gick i

bitar, Jag befann mig på bryggans BB-sida tillsammans med Ie styrman, båtsman, rorsmannen och utkiken. Det var svårt att förstå vad som hänt. Nu började det regna skrot. En luftrörshuv slog ner vid hälarna på mig, så nära ett den strök efter min rygg, och slog sönder trädäcket.Jag kröp in med huvudet i hörnet mellan styr- och navigationshytterna tills allt hade kommit ner från skyn. Där kom allt som kan finnas i ett fartyg,last-luckor, däcksplankstumpar, cementstycken från armeringen på bryggan,glas, plåtar.. t.o. m. ena isolatorn till radioantennen. Planet vände omedelbart och kom åter inflygande mot oss. Till skydd mot den väntade kulspruteelden klättrade vi skyndsamt ner på fördäck på en av de permanenta lejdarna som ock från fördäck upp till övre bryggan. Ie styrman, som kom sist nerför lejdaren, vände omedelbart och sprang tillbaka över bryggan. Vi andra tog skydd bakom mastboxen medan planet flög över. Då det inte besköt oss yndade vi sedan tillbaka för att komma till båtdäcket men vi var avskurna av eld. Lågorna slog över hela bryggan och strax efter började eld och rök välla ut genom det söndersprängda salongsskottet på förkant och från alla ventilöppningar. Vi försökte komma akteröver genom siodgångarna men i BB gång var däckshuset utsprängt och lågor fyllde hela gången, och i STB gång var det ännu värre. Hela gången var blockerad av utsprängda plåt-skott och fylld av rök. Mitt under bryggan STB hängde en plåt ner på utsidan och släpade sina vassa spetsar i vattnet. STB livbåt hängde sönderslagen i förliga däverten och slog mot fartygssidan. För övigt gick det inte att få någon överblick över vad som hänt akter om bryggan. Genom röken påBBBB sida kunde vi se BB båt firas och att det var några man i den. När den tog vatten prsade det om stäven på den. Vingaland gjorde ännu god fart genom vattnet fastän huvudmotorn stoppades i samma ögonblick bomberna kreverade. Utkiken som var med oss, försökte mot våra varningar nå livbåtenklängande på dess fånglina som var fastsatt i förriggen. Han kastade sig över sidan och höll fast i linan. Den sviktade så pass att han kom att släpa med ryggen i xxxx vattnet och fick svårt att hålla sig fast.Han hamnade med ett ben på vardera sidan av livbåtens stäv och klämdes fast där. Först när båten lade ut från sidan lyckades det med flera mans hjälp att få nonom ombord, helt uttröttad. Båten försvann ur vårt synfält i rökmassorna. "Vi kommer snart tillbaka och hämtar er", ropade någon från den till oss. Vi fick tid på oss att be-trakta förödelsen på fördäck. Lastluckorna var helt öppna, alla täckluckor hade kastats överbord, endast små trasor av presenningrana fanns kvar i skalkningsanordningen. Alla luftrörshuvar hadekkastatsaav,men vi kunde bara finna en av dem på däck. Framme på backen låg glasbitar från de tjocka salongsvemtilerna. Genom att det var öppet överallt fick elden god fart. Lågor flammade meterhögt över 2ans luckkkarm och det bolmade rök ur lucka I och de förliga luftrören. Bryggan var etteldhav och den förkolnade brygg-

VINGALAND 8.11.40

barriären föll ner på fördäck. Vi tog vår tillflykt till backen, och såg efter 20 minuter livbåten komma roende mot oss. På grund av röken och gnistregnet var det omöjligt för den att borda i lä, och den grova dyningen gjorde det inte tillrådligt att komma långsides i lovart. Vi måste hoppa överbord och simma till livbåten. Så snart jag blivit upptagen räknade jag manskapet och fann att 7 man saknades. Alla i ekonomiavdelningen samt timmerman och Ie motormannen. En man intygade att ingen fanns kvar i skansen akter. Midskepps stod hela överbyggnaden i lågor så ingen överlevande kunde finnas där. Vi började ro i den rikting fartyget gått fram efter bombningen och fann efter en stund timmerman, svårt medtagen av det kalla vattnet, men han kryade snart på sig. Matros Karlsson hade fått ena höften ur led och klagade över svåra smärtor i ena armen. En annan matros hade ryggsmärtor. 2e styrman hade fått ett bombsplitter under västra ögat och ett annat hade slagit av ena benet i hans vänstra underarm. Vi lade ett första förband på honom. - Först kl 13.45 togs vi upp av Danae II. Matros Karlsson fick hissas ombord på en bår, och lades i sjukhytten. Sömnen under natten blev det inte mycket bevänt med. Vi hade varit med om för mycket de sista dagarna och vägen som återstod var inte den lugnaste. - Det blåste upp till storm 9.11. Danae hade full last av trävaror och vakade sjön utan slingringar, vilket var gynnsamt för matros Karlssons höft- och ryggsmärtor. -Den 10.11 strök en torpedbana tätt akter om Danae och en mina rapporterades av utkiken. Den 11.11. ljusnade det betydligt för oss då vi såg land runt omkring och vid middagstid ankrade Danae i en skotsk hamn. (Greenock) - En dag i januari 1941 fick jag erbjudande att mönstra som Ie styrman i Trolleholm. Strax efter det jag inställt mig ombord kom meddelandet att Belgia bombats i brand 26.1.41. Det var många som tappade humöret efter detta meddelande..."

VINGALANDS HISTORIK

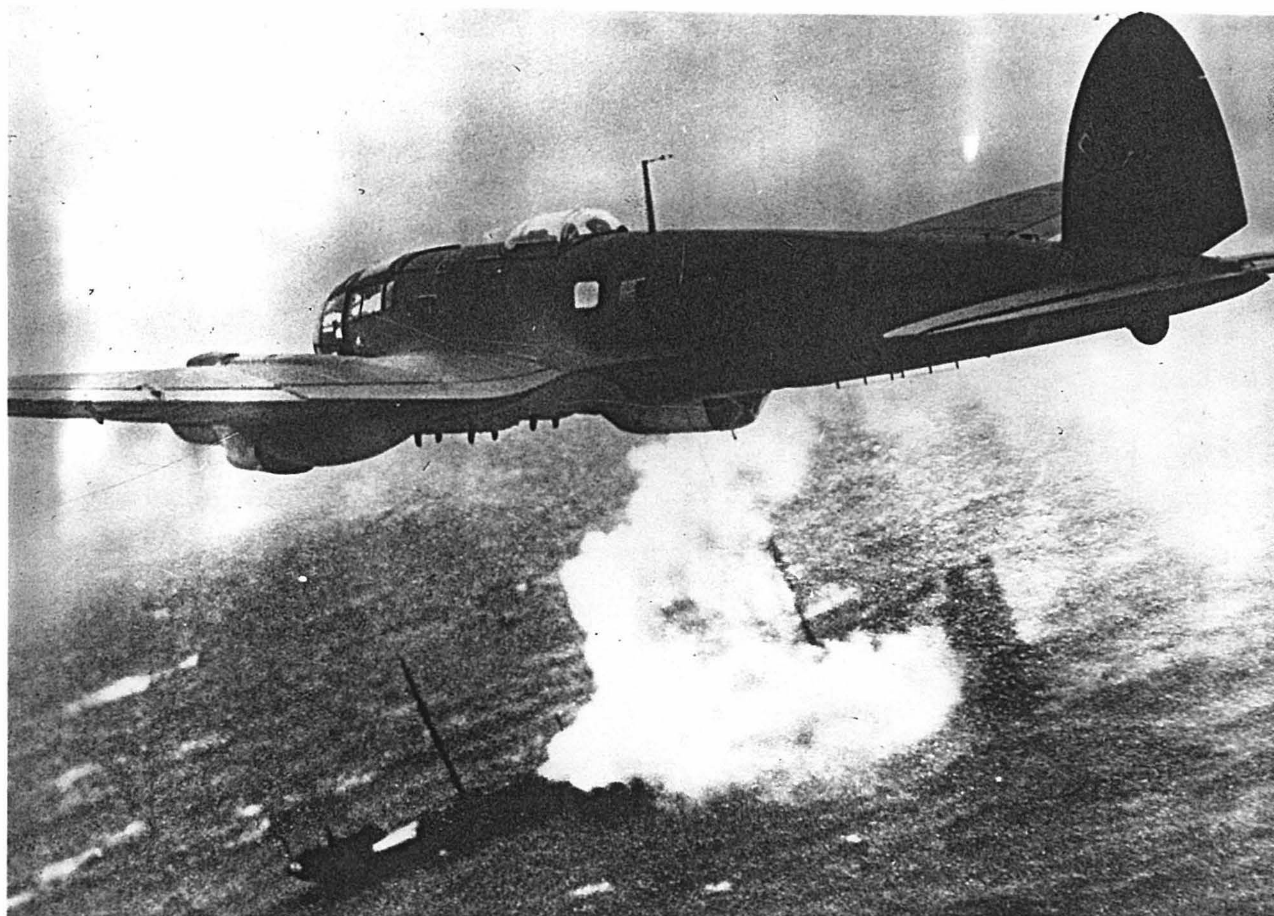
Egna noteringar

Motorfartyg på 2720 brton byggt 1935 vid Eriksbergss varv i Göteborg av stål. L. 103.3 B. 14,8 Tillhörigt Ångf.AB Tirfing (T.E.J:son Broström) i Göteborg. Sjösatt 14.3.35, levererat 8.8.35, samma dag Birkaland sjösattes som nr I i den nya B-serien. (1939 inleddes S-serien med Sagoland) Vingaland avslutade V-serien . Systerfartyget Vikingland förliste 27.8.58 som Dalsland utanför Paranagua. Systerfartyget Vasaland såldes i juni 1947 till South-African Shipping Enterprise i Capetown. - På Vingalands provtur 8.8.35 medföljde bl.a statsminister Per Albin Hansson, landshövding Malte Jakobsson, envoyen E.Boheman, statssekreterare Arvid Richert (Svensk Berlin ambassadör under kriget), kommerseråden Matz och Lindblad, rederiets VD dir. G.Engberg och fartygets gudmoder, konsulinnan Marie Elizabeth Broström

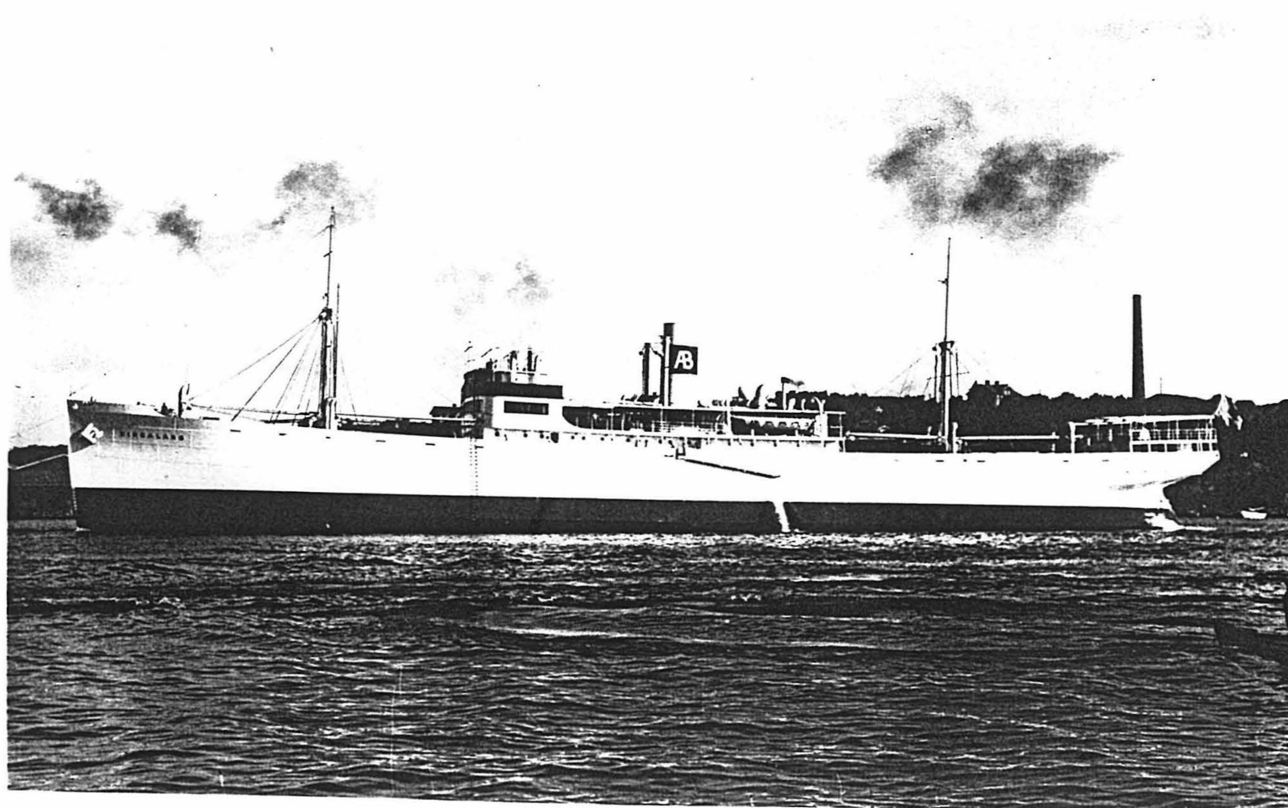
VINGALAND 8.11.40

Vingaland var rederiets första helt vitmålade fartyg och det första med gul AB-märkt skorsten i stället för svart. üShelterdäckad, med halvback och elliptisk akter. 4700 dw. 5 lastrum med 5 luckor,varav nr 3 intrunkad i båtdäcket. 10 st 5-tons och en 25-tons lastbom. 4 ventilatorer till varje rum. Co^2 släckning. - Huvudmaskineriet utgjordes av en 6-cyl. 2-takts dubbelverkande B.& W.-motor på 3700 ihkr vid 100 varv/min. 14,6 knop. 1 st 3-cyl, 2 st 2-cyl.hjälpmotorer med varsin generator. En oljeeldad donkeypanna för centralvärme, värmeslingor till vegetabiloljetanken etc DeLaval oljeseparatorer. 2sst smörjoljepumpar, 2 kylvattenspumpar, en brännoljepump, en barlastpump, en vegetabiloljepump, santitets,läns och brandpumpar. För om maskin 2 st kyllastrum på 3700 kubikfot och 2 st djuptankar på tillsammans 265 ton. Förnämlig passagerarinredning:
Matsalong för 20 personer, helpaneladdiiaäbm med fönstren sammanbyggda till ett långt fönster med innanrutor av etsat glas.
Röksalong med panel i polerad Maidou och mahogny, durk av ruboleum. Med ett inbyggt soffparti, ett lågt bokskåp med bibliotek i specialband, en radiogrammofon, indirekt belysning och en oljemålning av Arvid Tägtström symboliserande fartygets trade på Medelhavet.
Utanför röksalongen ett inbyggt stort verandacafé med korgmöbler och öppningsbara fönster.
Utanför matsalongen på sh.däck en trapphall i finbomad rökfärgad ek med speglar, fåtöljgrupp och en väggbonad av Marie Elizabeth Broström, maka till Tor Erland Broström, "Naviggre necesse est."
8 st enkel- och 2 dubbelhytter för passagerare med 2 badrum i anslutning. ...k med oljeeldad Bolinderspis och el. bakugn. I salongspentryt ett Frigidaire kylskåp. Manskapets hytter och mässar i poopen.
Den 6.2.38 blev Vingaland på Haifa redd påseglad av tyska passagerarfartyget ...liance och fick smärre plåtskador.
På sin sista utresa till Medelhavet lämnade Vingaland Oslo den 1.4.40 och kom sedan inte hem mera .

VINGALAND 8.11.40



Ett Heinkel-111-plan im einsatz. Condorplanet som anföll Vingaland var 4-motorigt och mycket större, specialbyggt för långdistansbombning ute på Atlanten.
Det var ett Heinkelplan som besköt Stegeholm 21.3.41



LIVINGSTONE 10.11.40

FÖRLIST MED MAN OCH ALLT I DET MÖRKLAGDA YTTRE OSLOFJORDEN - Ej krigsass

Sammanfattning.

Sön 10.11.40 avgick motorgaleasen Livingstone från hemorten Väjern efter 2 dygns uppehåll där på resa Ystad -Moss med last av 120 ton sand. I Väjern hade en 19-årig jungman avmönstrat och Livingstone varunderbemannad hon hon fortsatte sin resa. Bara 2 man ombord. Mån f.m 18.11 upptäckte en norsk fiskare 2 mässttoppar uppstickande i bränningarna vid skäret Drillene på ön Tjömes ostsida utanför Töneberg och på skäret påträffades liket av en ihjälfrusen 20-årig yngling.Det var skepparens son ,Nore Olsson .Bredvid den döde låg pipa och tobak och i hans fickor fanns bl.a svenska pengar. Allting var nedisat. Vraket identifierades som Livingstone.45 -årige skepparen Johan Alexis Olsson påträffades aldrig. Han var omgift och hade barn, varav 2 minderåriga och familjen levde i små ekonomiska omständigheter. De båda omkomna var båda skickliga sjömän och mycket omtyckta i hemorten.

Sjöförhör Uddevalla 1.4.41 kl 11

Förhöret hölls på begäran av KK sjötekniske konsulent.(30.11.40)
En polisrapport klarlagt följande: M/G Livingstone hade kommit till Ystad från Hälsingborg 25.10.40.Efter att ha lastat 116,32 ton sand (glassand) avgick Livingstone 29.10 från Ystad destinerad till Moss i Norge.

Crew list (Egna kompl.)

† Skeppare Johan Alexius Olsson, Väjern nr 75, 1.2.93, gift ,flera barn
† Dennes son Nore Johan Olsson, Väjern, 9.5.21

I Väjern ,som anlöptes på resan, avmönstrade jungman Helge Alfredsson, 19 år,Hunnebostrand,den 10.11.40.Han var kusin till skepparen och hade varit ett år ombord. Någon ersättare för honom påmönstrades ej då Livingstone avgick mot Moss. (Strax före jul 1938 hade Alfredsson avmönstrat motorgaleasen Boy Nicholas av Hunnebostrand,byggd 1890, som på sin fortsatta resa försvann i Hanöbukten med skeppare E.S.Olsson och 2 man.) Ingen krigsriskförsäkring tecknats för fartyget i Ystad. Livingstone var i gott skick, men borde ha haft 3 mans besättning. Ombudsman William Åberg i Ystad inte haft någon befattning med Livingstone.

Förhörsprotokoll från landsfiskalen i Kungshamns Distrikt

Protokollet fört tors 13.2.41 och fre 14.2.41.

Hustrun Anna Maria Olsson , 8.5.00,boende i huset Nr 75 i Väjern,Askums S:n omtalat följande: Hennes man ,skeppare Johan Alexius Olssonn, varit ägare och befh på Livinstone och båda omkom vid förlisningen 10.11.40. Maken antagligen blivit instängd i styrhytten eller kajutan och följt fartyget i djupet.Vraket skall undersökas av dykare så snart det blivit isfritt nog. Ingen annan besättnngsman befunnit sigombord. Alfredsson avmönstrat 10.11 i Väjern. Ingen ersättare kunnat anskaffas.Livingstone avgått från Väjern p

LIVINGSTONE 10.11.40

morgonen sön 10.11.40 efter att ha legat där ett par dygn för dåligt väder.Enligt vad hon erfarit förliste fartyget på kvällen samma dag. Livingstone var oförsäkrad.

Skeppare Karl Ivan Karlsson, 15.4.15,Huset nr 15, Väjern: Systerson till Livingstones skeppare. I början av november 1940 hade han som skeppare på m/g Sunbeam av Värjern på 57 brton varit på resa Bornholm-Oslo/Larvik med last av lergods. På färden norrut anlöpt Hälsingborg och där låg Livingstone, förtöjd vid en brygga. Karlsson kom överens med sinn morbror att de skulle fortsätta i sällskap.De kom till Väjern 7.11 på morgonen.Vinden slagit om till WNW varför de beslutat kvarligga i Väjern i avvaktan på mera förlig vind. I Väjern hade Helge Alfredsson avmänstrat Istället skulle sjömannen Holger Knutsson,Väjern ha medföljt Livingstone ,men på lördagen hade denne lämnat återbud eftersom sjömanshuset i Lysekil meddelat honom att han fått hyra på en ångare. Någon anna besättningsman hade inte stått att få. På Sunbeam befann sig förutom Karlsson besättningsmännen Sune Hilmersson och Arthur Åström. Natten till söndag 10.11 slog vinden om till ostlig och Livingstone och Sunbeam avgick kl 09 från Väjern. Vid 18-toden passerades Tresteinens fyr och kl 19 Strutens fyr vid Sösterne. Den föstnämnda fyren hadelyst åt svenska sidan menvarit avskärmad åt Oslofjorden till.Strutens fyr varit släckt. Då Strutens fyr passerats sattes kursen NtW varvid de beräknat komma strax W om Missingen. Det hade då varit tämligen mörkt och fyrarna vid inloppet till Oslofjorden hade varit släckta. Vinden ,som tilltagit under dagens lopp, blåste på kvällen med c:a 15 sekundmeters styrka från SO och fartygen seglade med öppen vind in om STB. Sunbeam fört storsegel och stagfock. Livingstone fört storsegel,stagfock och klyvare. Livingstone seglat 500-600 meter före Sunbeam. Ett snöblandat regn hade ytterligare försämrat sikten som på grund av mörkret varit dålig. Vid 20-tiden hade Livingstone vänt och kommit seglande emot samt passerat strax BB om Sunbeam. SedanLivingstone passerat förbi söderut hade Karlsson, som stod till rors,girat BB hän för att vända. Vid denna manöver hade han sett brotten förut i mörkret samt Fulehuks fyr, som varit släckt, c:a 100 meter om BB. Han visste bestämt att det varit Fulehuks fyr enär han känt igen fyrbyggnaden.Om han sett fyren innan han börjat vända så hade han istället girat STB hän eftersom det varit friare vatten åt det hållet. Hanhade aldrig beräknat att de kommit så långt W om kursen,dit de antagligen förts av stark NO ström. Sedan han fört Sunbeam c:a 200 meter åt söder hande han åter girat BB och fortsatt norrut,varefter han sedan det ljusnat på morgonen gått in till Moss. Livingstone, som hade fortsatt söderut,hade hanförlorat ur sikte när han vänt för andra gången och fortsatt mot norr. Hjälpmaskinen på Livingstone hade antagligen start-

LIVINGSTONE 10.11.40

ats enär hon så snart försvumit. Sunbeam legat kvar i Moss till tisdag middag 12.11 för att invänta Livingstone som dock inte avhörts. Därför fortsattresan till Oslo och där av svenska konsulatet fre 15.11 fått veta att Livingstone förlist på Drillene,som är beläget c:a 4½' SWtS Fulehuks fyr. Karlsson ansåg att olyckan orsakats av att fyrarna vid inloppet till Oslofjorden -särskilt då Fulehuks fyr - varit släckta. Torsten Åström,Väjern och Sune Hilmersson,Väjern som varit pm Sunbeam vidimerat Karlssons berättelse.

Rapport från landfiskaleni Sotenäs distrikt 22.3.41

Förhör med sjömannen Helge Wilhelm Bo Gösta Alfredsson,Hunnebostrand Nr25, f. 29.1.22 som varit anställd på Livingstone 6.2- 9.11.40.

Livingstone anlöpt Väjern för att skeppare Olsoosn skulle besöka sin famil och för att Alfredsson, som sgat upp sin anställning, skulle avmönstra Alfredsson sagt upp sig omkring en månad tidigare. Anlänt till Väjern kl 10-11 f.m 8.11. A. avmönstrat 9.11. Han hade sedan stannat på bryggan då Livingstone avgick och sett henne gå till sjöss, på morgonen 10.11. - Olsssonhade sagt att han inte kunnat få tag i någon ersättare.

Sakkunniga vid sjöförhöret: Hamnkapten Knut Beckeman & vicekonsul Charles Thorburn. Sakkunigas frågor besvarats av Sunbeams skeppare Karl Ivan Karlsson:

1) Vad ansåge Karlsson varait orsaken till att Livingstone ändrat kursen till sydlig?

Svar: Vi fick se brotten för om Livingstone och dessa torde ha varit anle ningen till kursändringen.

2) Finns möjligheten att en förväxling av Missingen och Fulehuk gjorts på Livingstone och föranlett att dess kurs lagts om?

Svar: Det ärmöjligt att man ombord på Livingstone gjort denna förväxling.

3) Vadvar ungefärliga avståndet och riktningen från Strutens fyr då Kurse ombord å Sunbeam ändrades till NtW?

Svar: 1 till 1½ distansminuter.

4) Ändrade Livinsgtone sin kurs till NtW på ungefär samma ställe som Sunbeam?

Svar: Livingstone ändaade sin kurs tidigare .Hon hade gått västligare ku än Sunbeam.

5) Gavs från Livingstone inte någon som helst signal efter vändningen då fartygen passerade varandra?

Svar: Inte som vi kundeuppfatta.

6) Förde Livingstone samma segel vid passerandet som hin gjort förut?

Svar: Ja.

7) På vilken kurs efter vändningen kunde Livingstone beräknas ligga dikt

LIVINGSTONE 10.11.40

bidevind under rådande väderleksförhållanden?

Svar: Syd eller StW.

8) Kan segelföringen på Livingstone efter vändningen anses ha varit i något avseende olämplig?

Svar: Nej, inte såvitt jag kan förstå.

9) Kunde en segelbärgning på Livingstone anses möjlig att genomföra på ett lyckosamt sätt med dess reducerade besättning under rådande väder?

Svar: Ja, segelbärgning kunde utföras med 2 mans besättning.

10) Vilkenkurs styrde Sunbeam efter attden BB rundgir avslutats som företogs efterdet Livingstone passerat?

Svar: Syd eller StW. Vi gick så hårt vi kunde samma kurs som Livingstone.

11) I vilken riktning och på vilket avstånd befann sig Sunbeam ungefärligen från Fulehuk vid dess passerande under den nya kursen?

Svar: Minst 200 m ter från Fulehuk. Vi gick upp i NO.

Härjämte tillade Karlsson: Olyckan troligen i all hast inträffat även om det varit 3 man på Livingstone. Ombord på Sunbeam hade de visserligen märkt strömmen då de passerade Strutens fyr men då hade de haft land att gå efter. F.ö brukade strömmen alltid vara starkare längre upp i Oslofjorden.

KK memorial 7.5.41

Orsak: Mörkläggningen av fyrarna i Oslofjorden och underbemanning av fartyget.

Av allt att döma har Livingstones skeppare förväxlat ön Fulehuk - vars fyrtorninte varit tänt - med den 3 naut. mil därifrån i ostlig riktning liggande ön Missingen.vilket antagligen förorsakat den kursändring och de manövrer som senare på natten blev ödesdigra för fartyget och dess 2 man starka besättning. Under förutsättning att ett missförstånd verkligen kunnat komma till stånd,har navigeringen av fartyget varit brisfällig och tyder på att pejlingar samt avståndbedömningar till kämda föremål icke kommit till utförande. Vadxxxxxbemanningen beträffar,var den enligt gällande bestämmelser ej fulltalig. Kungl.Maj:ts och Rikets KK Kungörelse med närmare föreskrifter rörande särskilda säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg vid krig eller krigsfara förordnar nämligen att å fartyg som icke är fiskefartyg skola, då de äro under gång i farvatten som i denna kungörelse avees såväl dag som natt förefinnas på däck en utkiksman, en rorsman och en man till avlösning och övriga förekommande sysslor.

Ex officio

Bo Bergström

==========

LIVINGSTONE 10.11.40

Nationalfonden för Sjökrigets Offer,Arbetsutskottet,Göteborg, tillskrev 12.5.43 KK, Sjöfartsbyrån:

I en till oss inkommen ansökan om understöd uppgives att fraktskutan Livingstone av Väjern på resa Ystad-Moss förliste den 10.11.40 utanför Tönsberg varvid skepparen -ägaren Johan Alexius Olsson omkom. Olssons änka, Anna Maria Olsson, gör gällande att olyckan orsakades av att fyrarna på den Norska kustenvoro släckta och att krigsförlisning därför föreligger. I för oss tillgänglig förteckning rörande av det nu pågående kriget vållade förlisningar,finnes icke kuttern Livingstone upptagen,och vi vore därför mycket tacksamma för meddelabde om hur det förhåller sig med nämnda fartygs undergång.

Högaktningsfullt

Nationalfonden för Sjökrigets Offer

Signatur

KK som svar 21.5.43 översänt KK memorial.

UD HP 80C 3514 Endast ett UD-meddelande till KK att Livingstone förolyckats omkring den 10.11.40.

T.Fredh:"Sjöfolk och kustbor! (Lysekil 1977)

Nore Olsson begravd i Askum

Ivan Karlsson reste omgående till Moss för att identifiera ynglingen man funnit på skäret den 11.11.40. Kuttern Ruby av Tjärnö förde sedan stoftet till Väjern och det begravdes på Askums kyrkogård. (Foto av Livingstone finns i skriften)

Eget Historik

Motorgalesa på 66 brton byggd 1895 i Boulogne av ek på kravel. (Ex Sjunde Juni) L 20,8 B. 6,2 Ägd och förd av skeppare Johan Alexis Olsson,Väjern som omkom vid fartygeta förlisning 10.11.40. 120 ton dw. Fartyget var hel oförsäkrat och värt 15000 kr. Fartyget infördes till Sverige 15.3.1909 av Klas Robert Bergquist i Marstrand. 30 hkr motor. Olsson förvärvade Livingsttone helt först i januari 1935 efter att ha varit delägare. Den 21.1? 1933 grundstötte Livingstone på Klockfotsrevet vid Nidingen kl 16.10 satt ur kurs av strömmeni tät tjocka. -10.7.40 grundstötte hin med stenlast vid Mosskullen utanför Köpstadsö men kom flott med assistana av fiskebåten Bele av Tången med obetydliga skador. - Genom att hon var oförsäkrad kom aldrig SKN in i bilden,men förlisningen skulle utan tvivel ha bedömts som en krigsförlisning.

VERONICA 17.11.40

TORPEDERAD KL 20 AV U 137 c:a 35 SJÖMIL NW TORY ISLAND, DONEGAL OCH SJÖNK MED SIN TUNGA MALMLAST OMEDELBART, NEDDRAGANDE 17 man. KAPTENEN, KOCKEN OCH MÄSSPOJKEN EFTER 11 DYGN PÅ FLOTTE RÄDDATS AV EN FISKEBÅT OCH FÖRTS TILL LONDONDERRY I MYCKET MEDTAGET TILLSTÅND.

VERONICAn 17.11.40

Utdrag ur telegram från konsulatet i Dublin till UD,daterat 26.11.40

--- Veronica sunk instantly after explosion probably torpedoed 35 miles NW Tory Island. Captains raft brought by current to 11 miles NW Oversay Island, Scotland where picked up by icelandic vessel Erna and brought Londonderry stop Captains conviction rest of crew lost stop british authorities have made aerial androther searches but found only wreckage stop following saved robert elmquist captain alfonso hernandez cook salvador peredez messboy stop missing ludvig danielsson first mate ebbe levin second mate johan persson first engineere gregor tillgren second engineer johan frojd boatswain sll swedes hans rasmussen steward paul christiansen deckboy danes and following ten spaniards .... =Swedish Consul

---

Svenska konsulatet, Dublin. Dublin 28.11.40
Nr 189

Ang . torp. ss Veronica
Tel. 35 K 24.11.40
" 32 U 25.11.40
" 37 K 26.11.40

Till Hans Excellens Herr Ministern för Utrikes Ärendena

Under hänvisning till ovan anförda telegramväxling får jag vördsamt meddela, att sent på kvällen den 23 innevarande månad intelefonerade Svenska vicekonsuln i Belfast till konsulatet,att svenska ångf. Veronica, reg.nr 6018, från Hälsingborg, den 17.11 sjunkit efter en timad explosion, troligen förorsakad av en torped, 35 sjömil NW om Tory Island,Co. Donegal,Staten Irland. 3 män från fartyget,nämligen befh sjökaptenen Elmquist samt 2 besättningsmän av spansk nationalitet, upptogs den 22.11 från en flotte av Isländska fiskefartyget Erna på väg till Island, samt infördes i medtaget tillstånd till Londonderry på Nordirland där de inlagts på sjukhus. Veronica hade vid olyckstillfället sprängts så att hon sjönk omedelbart. Befhena hade vid explosionen slungats upp i luften och vid nedfallet skadat sitt knä svårt.Omedelbart därefter hade han spolats överbord, men lyckades komma upp på en flotte,som sedermera befolkades av 2 spanjorer tillhörande besättningen på Veronica. - Kaptenen, med vilken konsulatet är i förbindelse genom mellanhand, har förklarat, att han vore av den övertygelsen att den övriga besättningen omkommit. Han hade hört nödrop men dessa hade sedan upphört. Hans flotte fördes av strömmen mot Skottland och de 3 männen hade upptagits av Erna c:a11 sjömil NW om Oronsay (Oversay?) utanför Skotska kusten. -
Med anledning av UD:s ovan anförda telegram nr32 satte sig konsulatet genast i förbindelse med härvarande myndigheter samt med vicekonsuln i Belfast. De Irländska myndigheterna hade icke någon kännedom om olyckan, varför någon spaning icke företagits från Irländsk sida. Däremot meddela

VERONICA 17.11.40

vicekonsuln i Belfast, efter att ha undersökt förhållandena, att de Brittiska myndigheterna i Nordirland företagit såväl flygspaningar som andra spaningar efter ev. överlevande från Veronica, men utan resultat, endast vrakspillror påträffades. Då Londonderry befinner sig inom generalkonsulatets. i London distrikt, har ärende inrapporterats dit för vidare handläggning. Jag har emellertid tillskrivit kapten Elmquist i Londonderry, och detta konsulat står honom till tjänst med all den hjälp han kan vara i behov av.

Nils Leon Jaenson

Crew List

Befh Robert Elmquist, Kapellgatan 4, Trelleborg, 17.7.00 Ystad
+ Ie styrman Ludvig Danielsson, Falsterbog.24, Malmö, 11.5.95 Vitaby
+ 2e styrman Ebbe Levin, Nosaby, 18.1.05 i Kristianstad
+ Ie maskinist Johan P.Persson, Wieselgrensgatan 6, Hälsingborg, 7.2.95 H-b
+ 2e maskinist Gregor Tillgren, Prästgatan 6, Hälsingborg, 5.8.93 H-b
+ Båtsman John Fröjd, Lerberget, Hälsingborg, 23.9.83
+ Stuert Hans Rasmussen, Boegade 17, Marstal, 4.7.01 Marstal, Danmark.
Kock Alfonso Hernandez, Tuinto Nuevo 2, Aquillas, Spain, 17.2.10
+ Mässpojke Salvador Peredez, Callie Solidar 2, Cartagena, Spain, 27.3.15
+ Matros José Andujar, Cuesta de la Baronessa 2, Cartagena, 28.3.08
+ Matros Thomas Perez, Puerta de la Billa 13, Cartagena, 19.4.98
+ Lättmatros Angel Rodriguez, Cuesta del Taje 12, Santa Lucia, 8.12 02
+ Lättmatros Salvador Cerezos, Caliielas Vargas 25. Santa Lucia, 23.1.20
+ Jungman Paul Christensen, Marievej 13, Slagsele, Danmark, 19.4.24
+ Donkeyman Jose Hernandez, Cuesta de la Baronessa 2, Cartagena, 9.1.85
+ Eldare Ventura Hernandez, Callie San Fernando 78, Cartagena, 5.4.98
+ Eldare Francisco Ruiz, Casa Colorada 10, Santa Lucia, 3.2.01
Eldare José Navarro, Callie Remedio 13, Santa Lucia, 16.2.03
+ Lämpare Pedro Ruiz, Callie Nueva Caveso P.6, Cartagena, 1.10.97
+ Maskinelev Sebastian Pican, Callie Coreta 39, Puerte de Masaron, 12.7.00

SKN EIII 191

MARITIME DECLARATION

This day 13th january 1941 appeared before me, Marshall Donnell, vice-consul of Sweden at Londonderry, the master of the swedish ss Veronica of Hälsingborg, 2150 tons gross, captains name Robert Elmquist, who, having expressed a wish to have this declaration drawn up before me as vice-consul of Sweden, has declared as follows:

" My steamer carried a crew of twenty men on a voyage from Hornillo, Spain, to Barrow-in-Furness, UK, in convoy with a cargo of iron ore, 1832 tons approx. was torpedoed by enemy submarine when about 35 miles WNW

VERONICA 17.11.40

of Tory Island, Irish coast, at 8 p.m. 17th November 1940, steamer sinking instantly. All the crew except myself (captain), Alfonso Hermandez (cook) and Salvador Peredez (messboy) both spaniards would appear to have been lost. I myself was blown from the bridge into the air and when falling again to the ship I was washed off into the water where I gained a ship's raft floating in the sea. The 2 spaniards above named also gained the raft No trace of any others members of the crew were to be seen. The raft was picked up by the Icelandic fishing vessel Erna , bound from Fleetwood to Iceland with a cargo of coal, about 4 a.m. saturday november 23d 1940. position about 11 miles NW of Oversey Island, Scotland, and was landed at Londonderry, Ireland, 10.30 p.m. saturday 23.11 40

Robert Elmquist

The above statement is hereby corroborated by
the cook Alfonso Hernandez
the messboy Salvadore Peredez.

This declaration has been duly signed before me:
Marshall Donnell
Swedish Vice-consul
London derry
13th January 1940

ENDORSEMENT

I found the captain and the two spaniards who made and signed this declaration still in hospital in Londonderry. The captain suffering from severe injuries to his right knee, and the other twi suffering from exposure and frostbite in the feet.

Tuesday 13th January 1940
Marshall Donnell

(Samtidigt upprättades en lista med ~~namn, befattning, nationalit~~et på de 17 omkomna)

((Ovanstående, skrivet på en blå flygpostlapp, är hela sjöförklaringen , och inkom till KK 16.4.41))

KK vol 172 Rapport om sjöolycka.

((Insänd till KK av rederiet i Hälsingborg den 30.5.41))

Avgick Bornillo, Spanien, 10.10.40 via Gibraltar dest. till Barrow-in-Furne rumslast av 1832 ton järnmalm. Djupg F. 15'5" A. 17'1" 20 ombv
Bunkers vid avgången från Gibraltar 200 ton, förbrukning 9½ ton per dygn.
Proviant för 30 dygn
Sjönk omedelbart efter torpedering kl 20.00 den 17.11.40 c:a 35 'WNW Tory Island på Irlands västkust. Lätt NNO bris, smul sjö. Fullständigt mörker.

VERONICA 17.11.40

God sikt. Kaptenen var på bryggan. Utkik på backen. 27 man antages ha omkommit. Kaptenen skadades vid torpederingen och hade vi alla 3 räddade fått fötterna förfrusna.

Journal

Lör 16.11 40 på e.m. förlorade fartyget kontakten med den konvoj som det följt från Gibraltar. Orsaken var hög sjö och dåliga bunkerkol.

Sön 17.11 kl 19.35 hördes en kraftig explosion förut om BB. Jag antog att ett annat från komvojen separerat fartyg ,vilket tidigare på dagen observerats, hade blivit torpederat. För att undvika närheten till ubåten ändrades kursen till syd. - Kl.19.55 pejlades skenet av Tory Isalnd fyr i OSO, distansen uppskattad till 35 nautiska mil. Kl 20 plötsligt en i övervattensläge gående ubåt c:a 4 streck om BB mycket nära fartyget. Samtidigt exploderadeeen torped i fartygssidan under Kommandobryggan. Jag själv blev kastade högt upp i luften och föll åter tillbaka på fartyget, för att omedelbart därefter sköljas överbord. Åter uppkommen till ytan lyckades jag uppnå en flotte, på vilken redan kocken Alfonso Hernandez och mässpojken Salvador Parades redan lyckats komma upp. Inget spår av den övriga besättningen kunde upptäckas,varför antages att dessa omkoomit vid fartygets hastiga sjunkande.

Lör 28.11 omkring kl 04 blevo vi upptagna av isländska fiskekuttern Erna från Siglufjord. I mycket medtaget tillstånd infördes vi till sjukhuset i Londonderry dit vi ankom kl 22.30 samma dag.

Marshall Donnell
Swedish vice-consul
of
Londonderry

Londonderry 13.1.41
Robert Elmquist
Befh.

KK memorial 8.5.41

Fartyget torde hava blivit torpederat utan föregående varning under gång i konvoj ((Fel! Det står faktiskt i befh rapport att han den 16.11 förlorat konvojen)) Endastbefh och 2 man av kökspersonalen räddades efter att hava flutit omkring på en flotte i sex dygn,och då dessa män vid tiden för sjöförklaringen voro intagna på sjukhus, har "sjöförhöret" varit mycket ofullständigt. Ex officio

Bo Bergström

SKN EIII 191 RedAB Activ utkvitterade 3.1.41 från SKN 625.000:- kr i totalförlustersättning för Veronica .

Hälsingborg 7.1.41: " Med Eder skrivelse av den 3 ds hade jag nöjet att emottaga i chek kr 625.000:- utgörande ersättning för totalfrölust för rubricerade ångare, varför tackas. "

VERONICA 17.11.40

Telegram London till UD 22.11.40 kl 16.15

384 Admiralty states ss Veronica of H-b sunk stop No news yet about fate of crew = Sw.Consulate general

Telegram Dublin till UD 24.11.kl 15.18

35 ss Veronica reported sunk captain Elmquist and two spaniards of crew in hospital Londonderry no other details as yeat available= Swedish consulate general

Dito 26.11.40 kl 14.40

37 captain well but knee injured recovery at least 6 weeks stop Veronica sunk instantly etc (Se sid 1) ....

Telegram London till UD 26.11.40 kl 11.24

389 Veronica captain Elmquist and two spaniards landed ireland stop captain in hospital but progressing favourably stop following missing (Skandinaver uppräknade) stop ten spanish seamen stop captain states ship sunk 17th inst. went down in one minute = Sw.Consulate general

---

SKN EIII 191 Effekter

Rederiet 12.9.41 utkvitterat 13505:88 från SKN för effekter, med avdrag endast för skrivmaskin tillhörande 2e styrman Levin "för vilken ersättning icke kan medgivas."
Kapten Elmquist utkvitterade 4.8.41 i Lund 1800:- för kläder mm och 1117:- för instrument. Han hade begärt 2160:- för effekterna.
Ersättningarna utgått enligt lagstadgad skala:
Ie styrman änka,Helga, i Malmö fick 1012:50 plus 494:- för instrument
2e styrmans änka,Maja, i Nossby fick 4.12.40 787:50 plus 810:-
Chiefens sterbhud i Hälsingborg 4.12.40 1012:50
2e maskinistens änka Karin i Hälsingborg fick 29.11 40 787:50
Hans Jensen Rasmussen i Marstal 25.8.41 utkvitterat 787:50 föt stuert.
Hildur Fröjd i Lerberget fick 7.12.40 för båtsman 625:-
Emanuel Marius Christensen,Hansens Vej 4,Slagelse fick 550:- 19.8 .41 för sonen , jungmannen Paul Christensen.
Överlevande kocken Hernandez fick 479:90 ,mässpojken Peredez 402:65 utbetalat i pund via konsulatet i London.
Änkor och anhöriga i Cartagen och Santa Maria fick pengar i April 41.

Egna noteringar

Sänkt av U-137, Herbert Wohlfahrt

Veronica sänktes kl 20.14 den 17.11 på N.55 20'- W 08 45'av U-137, Herbert Wohlfahrt, samma Wohlfahrt som sänkte Osmed & Liana 16.2.40 med U-14. Även de sänkningar med få överlevande.

VERONICA 17.11.40

Den 16.11 40 hade Wohlfahrt sänkt engelska ss Planter på 5887 brton på resa Suez- Manchester med egyptisk styckegodslast på N 55 38′-W 8 27′ av de 72 ombv omkom 13. Efter att ha sänkt Veronica torpederade U-137 kl 20.50 på N 55.40′- W 08 40′engelska motorfartyget Saint Germain på 1044 brton på resa Lexioes - Port Talbot med pitpropslast. De 18 ombord kunde ta sig undan i båtarna. Vraket flöt ett dygn på lasten.
Wohlfahrt mötte sitt öde med U-556 den 27.6.41, sänkt SW Island av HMS Nasturtium, Gladiolus och Geraldine (Rohwer)
Lloyds War losses anger Veronica som sänkt på N.55 20′-W.8 45′på resa Aguilas- Barrow. -Enligt Admiralty Underwater Handbook ligger vraket på N.20 00′- W 45 00′.

HISTORIK

Lastångare på 1316 brton byggd 1918 vid Limhamns varv av stål . L.72,5 B. 11,4 Tillhörig Red AB Activ (Joh.Gorthon) i Hälsingborg. Sjösatt 4.12 17 för Activ som det första bygget vid Limhamnsvarvet,som fanns 1917-1921. Levererad 2.8.18. Three-island-typ med 4 luckor och 2 master och 4 bommar. 2150 dw. 615 ihkr. Fackpressen skrev 1918 att " ångaren gör ett alltigenom förstklassigt intryck. Förutom el. ljus är den försedd med tidsenlig maskinell utrustning och skrovet utmärker sig för utomordentligt vackra linjer. " Limhams bygge nr 2 var Ann-Marie, förlist 20.11.41 som Bothnia, och nr 3 var Svenska Lloyds Fylgia som i okt. 1924 förliste med man och allt i snöstorm vid Örskär utanför Öregrundsgrepen. -Veronica gick i trampfart och gjorde resor i Medelhavet, Svarta havet och till Senegal. Sedan flera år gick hon med malmlaster från Spanien till Barrow,varför halva besättningen utgjordes av spanjorer.

DAGS DATO EMOTTAGIT AV REDERIAKTIEBOLAGET ACTIV

ersättning för förlorade effekter vid s.s. "Veronica"s förlisning

625 Kr. 00 Öre

SOM HÄRMED ERKÄNNES. IN DUPLO.

Lerberget DEN 7 dec. 1940.

För räkning båtsman John Fröjds sterbhus

Hildur Fröjd

KR. 625:00

STELLA 18.11.40

17-ÅRIG JUNGMAN DÖDAD AV KULSPRUTEELD VID FLYGATTACK OFF HARWICH.

Rapport

Avgick Ipswich lör 16.11.40 destinerad till London i barlast. Djupg F7′6′′-A. 11′6′′ 16 ombv
Beskjutet av tyskt plan 18.11 kl 11.45 vid South Shipwash boj, lat.N 51 53, -Long 0.1 33,7′. Moderat SW vind, mulen och disig luft. Befh och lots på bryggan. Kulor gick igenom skrov,hytter, skorsten, master, båtdäck, luftrör mm . 3 skadades.

Journalutdrag

Lör 16.11 i Ipswich var fartyget utlossat kl 11.15. Kl 13 avgått från Ipswich för London. Kl 16.15 ankrat på Harwich redd i väntan på seglatior order.
Sön 17.11 08.50 avgått med lots ombord men vänt om utanför spärren vid Harwich på grund av bombanfall av flygmaskiner och ankrat kl 09.50
Mån 18.11 avgått kl 10.10 med lots ombord och fortsatt resan mot London. Kl 11.45 vid South Shipwash Buoy överfölls fartyget av en flygmaskin somkastade bomber och besköt fartyget med maskingevär i flera omgångar. Maskinelev Karlsson träffades därvid av en kula så att döden omedelbart följde. Lättmatros Olav Nielsen och eldare Olsson träffades båda av kulc i benen. Under anfallet vändes genast om mot Harwich.Kl 13.20 ankrat vic Harwich. Doktor kom genast ombord och han konstaterade att Karlsson var död. De 2 sårade kom under läkarbehandling., och ilandfördes därefter genast till sjukhus. Även maskinelev Karlssons döda kropp fördes omedelbart iland. Fartyget har erhållit en hel del skador av maskingevärskulor bl.a har daäckshus,skrov, skorsten och aktermasten genomskjutits på fler ställen. Båtdäck, en livbåt ooh lårar på båtdäck skadats , ett ångrör till styrmaskin sönderskjutits liksom en cylinder på akterwinschen, riggen på aktermasten, 3 förtöjningswirar mm. Förestånderskans kläder i hennes hytt söndertrasats, likaledes en kavaj för 2e styrman.
Tors 21.11 på middagen begravt K.W.Karlsson på Harwich kyrkogård.
Lör 23.11 kl 09 kom inspektör för assuransen ombord och besiktigade skadorr Kl 14.50 avgått till Ipswich för reparation.
Mån 25.11 Verkstadsfolk ombord och sett över arbetena som skall utföras.
Tis 26.11 börjat arbetet ombord med att svetsa igen kulhål.
Fre 29.11 rep.arabetena fortsätter. Akterriggen endast prov.lagats
Lör 30.11 Verkstadsfolk ombord fortsatt med ångröret till styrmaskin
Sön 1.12 Verkstaden börjat sätta upp skydd omkring styrhuset.
Tis 10.12 bryggskyddet färdigt kl 16 . Då verkstaden var för kort av folk

STELLA 18.11.40

Arbetet med ångröret till styrmaskin klart kl 17 men de flesta skadorna återstår att göra senare.
Ons 11.12. 40 kl 10 fm avgått från Ipswich.

Middlesbrough 19.12.40
A.Olsson
Befh

(Den skadade Olav Nielsen kvarlåg ännu 11.12.40 på sjukhus)

Maskindagbok

Lör 16.11 kl 12.50 avgått från Ipswich. 14.15 ankrat vid Harwich.
Sön 17.11 kl 09 avgått. Bombanfall i närheten varför fartyget återvänt kl 09.40 och ankrat vid Harwich.
Mån 18.11 kl 10.10 avgått. Omkring kl 11.45 blev fartyget bombat pch beskjutet med kulsprutor. Maskinelev Karlsson dödats, en eldare och en matros sårats av kulor i hälen. Återvänt till Harwich. 13.20 ankrat. Bomberna gjorde ingen skada men div skador uppstod av beskjutningen.Bl.a blev ångröret till styrmaskin sönder så attångan svepte över hela båtdäcket och på winsch nr 3 blev BB cylinder genomskjuten och kulan sittande genom cylindern in i kolven.

Harwich 22.11.40
Ie maskinist E.A.Necander

Crew list (Sammanställd från olika håll)

Befh Anders Mauritz Olsson,Prinsgatan 6,Göteborg, 25.9.85 Askim (sedan 29)
Ie styrman Andreas Eriksson, Gävle, 9.10.82 i Gefle
2e styrman Karl Johansson,Kungshamn, 30.6.84 Gtbg
Chief Ernst Albert Necander,Gtbg, 24.9.85 Gtbg
2e maskinist Erik Natanael Jönsson,Gtbg, 30.5.99 Gtbg
Föreståndérska Seidi Gustafsson, Göteborg
Kokerska A.Alfredsson, Göteborg
Matros S.Svensson, Göteborg
Matros Martin Katenberg,Tallinn, 26.5.05 Tallinn
Matros Evald Almann,Tallinn, 28.12, 14
Lättmatros Olav Nielsen - sårad, på sjukhus ännu 11.12 41
Donkeyman Karl Tore Johansson, Tanum, 28.4.96
Eldare Yngve Herbert Wilhelm Olsson,22.4.97,Gtbg - sårad i ena foten och på hakan.
Eldare Knut Enok Petterson, Gtbg, 3.9.97
Eldare Gustaf Martin Eklund,Frustuna, 1.3.86
† Maskinelev Karl Walter Karlsson, Ramdala, 17 år , Karlskrona sjömanshus f. 19.8.23

Det finns flera olika listor. Crewlist 18.11.40 upptar 15 namn, en hyreslista 18.11.- 11.12 upptar 13 namn, en annan lista för samma tid 19 namn. I kosthållslistan uppges besättningen vara 19 personer.

STELLA 18.11.40

Sjöförklaring på vicekonsulatet i Ipswich den 28.11.40

V Vicekonsul Damon (?)

Befh visat journalutdraget. Även Ie styrman, Chiefen & eldare Olsson infunnit sig.

"On sunday 17.11 at 8.50 a.m ship sailed from Harwich, but having passed the boom defence returned at once, owing to the presence of enemy plane which dropped bombs round about. Action to return was taken on the pilots advice. Monday Nov 18th at 10 a.m ship sailed again. At 11.45 being near the South Shipwash buoy, an enemy plane (Heinkel) appeared and dropped bombs which did no damage and subsequently attacked with machine gun fire which did damage. Engine apprentice Walter Karlsson was shot on deck. The bullet passed through his body and death was immediate. Seaman Olaf Nielsen, a Norwegian, was hit in the foot anf fireman Yngve Olsson was also wounded in the foot. The ship turned round and returned to Harwich where it dropped anchor at 1.20 p.m. The injured men received medical attention and were brought to hospital, where Nielsen still remains. The damage to the ship was found to be as follows: lifeboat, rigging, mooring winch, ships superstructure amidships perforated in many places and also the hull on port side. In addition the steam pipe on deck for the steam steering gear were hit and leaking badly. The hull below water line was undamaged and no damage was found on the boilers. The witnesses agree that the bullets were of 2 kinds -ordinary bullets and also explosive bullets. On owners instructions the captain communicated with the representative of the insurance company SÅAF of Newcastle o,Tyne , and a representative from the London office of SÅAF-visited the ship on Nov 23d and surveyed the damage. His name being mr H.J.Savage of Billiter House, Billiter Street, London E.C.3 It was agreed between the surveyor and the captain that the ship should proceed to Ipswich for temporary repairs. The ship left Harwich at 2.50 p.m on Nov 23d and arrived at Ipswich the same afternoon. Temporary repairs were commenced tuesday Nov 26th.

(Uppehållet i Harwich & Ipswich varat i 23 dygn)

KK memorial 3.2.41 (Protokollet inkom till KK 21.1.41)

Orsak: beskjutning från flygplan. Ex officio

Erik O. Bergström

USHP 80c 3514

Telegram London till UD 22.11.40

373 Master ss Stella Gothenburg reports seaman Walter Karlsson, born 19.8.

STELLA 18.11.40

19.8.23 , reg. Sjömanshuset Karlskrona number 2, was killed today when ship was machinegunned german warplanes stop slight damage ship but not affecting seaworthiness stop inform owners and relatives = Sw consulate general.

Brev London 15.5.41 till UD

Härmed får jag vördsamt meddela, att enligt underrättelse från befh å i Göteborg hemmahörande ångf. Stella, maskineleven Karl Walter Karlsson avled ombord den 18.11.40 Fartyget befann sig på resa Ipswich-London då detutsattes för beskjutning från ett tyskt flygplan. Karlsson träffades i ögen av en maskingevärskula och döden var ögonblicklig. Den avlidne,som var född i Ramdala i Bohuslän den 19.8 22 och bosatt därstädes samt inskriven vid Karlskrona Sjömanshus under nr 2, begrovs i Harwich den 21.11. 1940. Befh har upplyst attKarlssonhade etthyrestillgodohavande av kr 3577:93 (3577:93) vilka av befh tillställts fartygets redare i Göteborg,Einar Sjöquist, Den avlidens effekter,vilka i avvaktan på lämplig fartygslägenhet till Sverige, förvarades ombord, gingo beklagligtvis förlorade då Stella den 11.3.41 sjönk efter bombanfall i Manchester. Följande handlingar närslutas härjämte:

Dödsanmäningssedel i 2 ex
Sjöfartsbok & 2 motböcker
Fackföreningsbok
Förteckning över den avlidnes effekter
1 st Isländsk 5 -kronorssedel

Enligt uppdrag
Aug. von Hartmansndorf
Kungl. Sv. Generalkonsulatet,London

UDHP 80c 3509 Stella krigskaskoförsäkrad för 360.000:- kr

x

Survey report SKNEIII vol 190

Wm W.Wilson besiktigat 22.11.40 while lying afloat at Harwich and subsequently at Ipswich. Repairs could not be carried out at Harwich ,therefore the vessel proceeded to Ipswich. On examination we found about 100 holes through shell, galley doors, casing, funnel, accomodation, engine room & engine room ventilators, waste steam pipe & masts,to weld up pounds 11.15
3 main rigging shrouds stranded.
Copper steam pipe to steeraing gear to be repaired.
After winch cylinder pierced and piston rings broken.
Port side lifeboat and boat deck damaged,
Skylight damaged. / 1 deadlight broken, to renew/2 mooring wires on reels to renew. These repairs were completed at noon 28.11 but the master detained vessel until 11.12.40 by puttingin hand other repairs.

STELLA 18.11.40

2 telegram till rederiet

Telegram avsänt av befh från Church Street,Harwich ,kl 16.14 d 18.11.40
" Stella machinegunned deck houses badly damaged bullets right through stop steam pipes and wich damaged repair neccessary wire instructions Groom Harwich." - Red. svarat och hänvisat till Wm.Wilson & Co, Newcastle o/Tyne, SKN:a haveriombud.

25.11.fick rederiet telegram från befh: "Lying for repair",avsänt fr.Ipswich

Havereräkning

5.2.42 sände red AB Stella sin haveriräkning till SKN på 22310:46 inkl avmagnetisering och kompassjustering. SKN10.6.42 förklarat sig villigt ersätta 8944:86 vilket belopp itkvitterades 11.6.42. Inte alla poster bevisligen att hänföra till beskjutningen den 18.11.40.Rederiet förbehållit sig rätt att återkomma i denn sak när vi konfererat med vår kapten Olsson.

Brev till rederiet från Befh Olsson,Husum 25.6.42

"Refererande till ss Stellas dagboksutdrag daterat Middlesbroughden 19.12 1940, får jag härmed bekräfta att fartyget ej var i sjövärdigt skick efter erhållna krigsskador förrän den 10.12.40.Ångröret till Styrmaskinen hade blivit helt sönderskjutet och måste därför ersättas med nytt innan fartyget kund avgå. Detta reparationsarbete blev ej klart förrän kl 17 den 10.12 varefter fartyget kunde gå till sjöss. Under tiden för reparationen gjorde många påstötningar på mig från fartygets mäklare samt tidsbefraktarna Engelska Staten att få reparationen utförd. Orsaken till dröjsmålet med reparationen var att verkstaden på grund av kriget hade för mycket att göra med reparation av krigsfartyg o.a fartyg och därför voro mycket kort på folk. På grund av att tidsbefraktarna önskade fartyget iväg så fort som möjligt, medhanns ej kompassjustering i Ipswich utan densamma uppsköts till nästa lämpliga hamn, vilken blev London i januari 1941.

Högaktningsfullt A.Olsson

Brev Wm.Wilson till SKN 9.9.42

"It was entirely a result of the work on the bridge protection that caused the delay to the vessel. The steering gear steam pipe could not be replaced until after the protection had been fixed in position. If the work on the bridge protection had not been put in hand,thepie would have been replaced at once and the vessel would have sailed at noon 28.11.40.

Kommentar till detta från befh Olsson 29.9.42

(I brev till rederiet från Nyhamn) "Enligt uppgift från herrar Wilson & Co i Newcastle skulle bryggskyddet, vilket uppfördes på fartyget,vara orsaken tillatt icke ångröret till styrmaskinen kunde repareras före det

STELLA 18.11.40

bryggskyddet var på plats. Detta är icke riktigt. Dessa två arbeten skulle utföras på två skilda ställen på fartyget.Styrmaskinen var placerad under bryggan och från densamma gick ångröret akteröver båtdäck och därifrån ner i maskinrummet.Det varvid kröken eller nedgången till maskin som röret skulle lagas och icke förut vid styrmaskinen där bryggskyddet uppfördes."

Wm.Wilson till SKN 9.12.42

We are in receipt of your favour of the 2d ult, with rnclosure. We have again conferred with the ship repairers and they confirm that the repairing of the pipe was left over to the end because of the bridge protection."

SKN till red AßB Stella 30.12.40

Då Wilsons uttala sig mycket kategoriskt angående reparationstiden synes alltså denna fråga kunna anses som slutbehandlad.

Rederiet debiterades 7121:15 i läkarvårdskostnader för tiden 18-28.11.40
Ekdare Olsson fick en kula i ena benet och en kraftigt blödande käkskada.
Lättmatros Nielsen fick en kula i ena benet och låg på sjukhus ännu 11.12

Heinkelplan Egna noteringar

Det var ett 2-motorigt Heinkelplan som anföll Stella. Flera bomber exploderade i vattnet på båda sidor om ångaren som skakades våldsamt. Den kula som träffade Karlsson i magen måste ha varit explosiv eftersom den nästan sprängde kroppen itu. På grund av det avskjutna ångröret måste Stella fälla båda ankarna tills skadan provisoriskt kunnat lappas ihop så att hon kunde återvända till Harwich. I pentryt hade en massa glas och posslin skakat sönder, salongsdurken var täckt av panelflisor och glasskärvor och radioapparaten förstörd . Planet anföll flera gånger innan det försvann. - Den 11.3.41 sänktes Stella i Manchester.

Historik

Laståmgare på 1189 brton byggd 1905 vid Framnes Mek.Verksted i Sandefjord av stål. (Ex Bjerka,Hellik) L.64 B.9,9 Tillhörig red AB Stella (Einar Sjöquist) i Göteborg. Inköpt av Nordisk Linjeagentur (Einar Sjöquist) i Gtbg som Bjerka från K.Sandaas i Kragerö,Norge i juni 1929 och fick då namnet Stella. Fartyget byggdes under Unionskrisen 1905 för Björn Björnstad i Kristiania som Hellik och såldes 1919 till Kragerö. Stella gick 1929-39 på traden Göteborg- Liverpool-Manchester. 600 ihkr. Befh 1929-41 var Anders Mauritz Olsson,Gtbg. (Se även 11.3.41)

ASPEN 18.11.40

UTSATT FÖR TIDIGT RAF-ANFALL MOT EN MALMKONVOJ TILL ROTTERDAM.

Journalutdrag

Fre 8.11.40 kl 07.15 avgått från Gävle destinerad till Rotterdam med full last av järnmalm.

Sön 10.11. 09.50 Sandhammaren i N 31 W,distans=4'. Vind SO 8-10 med grov överbrytande sjö ochsvår slingring. Vid ett brott över akterdäck slets ledstängerna till STB lejdare bort och en skyddsplåt på förkant lucka 3 bräcktes sönder.Vid ett brott överakterdäck kl 13 slogs en skyddsplåt över styrledningen vid lucka 4 sönder.

Tors 14.11 kl 11.35 ankrat vid Borkum i väntan på konvoj.

Sön 17.11 kl 15.20 avgått i konvoj till Rotterdam.

Mån 18.11 kl 11.20 anfölls konvojen av engelska flygplan varvid 12 bomber fälldes strax intill fartyget somskakades mycket kraftigt vid explosionerna varför det är möjligt attskador uppstått under vattenlinjen.

Kl 13.30 fått lots vid Hook van Holland och 16.15 förtöjt i Waalhafen i Rotterdam.

Rotterdam 19.11.40

A.Olofsson 1e styrman   L.Bergkvist 2e styrman   Oscar Lind Befh

---

Utdraget insänts till SKN av Ahlmarks rederi i Karlstad 28.11.40

SKN i blyerts noterat:"Fartyget har krigsförlist 14.7.41. Troligen har dockning och reparation ejvidtagits innan dess.

(se Aspen 14.7.41)

KK vol 20

BIFROST 22.11.40

SÄNKT AV BOMBTRÄFF I AKTERRUMMET I SOUTH ALFRED DOCK I BIRKENHEAD

Journalutdrag

Liggande i Birkenhead utan last träffats av bomber kl 22.45 fre 22.11.40
Djupg F. 8'- A 11'20 ombv. Ingen skadad. Barlast 460 ton wb.
Fartyget anlänt till South Alfred Dock i Birkenhead 19.11.
Fre 22.11 kl 22.45bbörjade luftvärnskanonerna skjuta spärreld och en minut senare skakades fartyget våldsamt av en explosion. Först föreföll det som om fartyget ej lidit någon skadamen efter några minuter började det få slagsida och befh beordrade då 2e maskinist Falk attlänsa från akterrumme och stänga vattentäta dörren till tunneln. På grund av mörkret var det först svårt att avgöra var fartyget tog in vatten. Officerare och manskap från jaganran H.M.S.Amazon och H.M.S.Harvester ,som låg förtöjda strax akter om oss, kommo på kajen och frågade om någon skadats och vilka skado vi erhållit och om vi behövde hjälp. Jag meddelade dem att Bifrost läckte svårt i akterrummet och en officer föreslog då, attom vi hade plankor ombord, så skulle han sända folk för att stämpla upp skottet mellan maskin och akterrummet för att undvika för stor kraft på detsamma, vilket också gjordes. Samma officer meddelade att en bärgningsångare tillkallats Djupet vid kajen var vid tillfället c:a 40', men Dock Masterm lät på begäran sänka vattenståndet till 30'så att akterskeppet skulle komma att stå på botten när akterrummet vattenfyllts. När vattnet fortsatte att stiga trots pumpning, stoppades pumparna till akterrummet och sattes in p att länsa maskinrummet emedan aktre maskinskottet börjat läcka,huvudsakli vid buntlagret och tunneldörren.

Lör 23.11 kl 00.15 var akterskeppet under vatten jäms med lucka 3 men akter stäven stod då på botten. 2 stålwirar sprängdes då akterskeppet sjönk. En ångare som legat förtöjd på utsidan hade under tiden bogserats bort och bärgningsångaren Salvor kom långsides. En 4''- pump sattes in på maskingretingen för att vara klar att assistera med länspumpningen av maskinrummet för den händelse de egna pumparna skulle strejka. Kl 08.30 sänktes vattennivån i dockan ytterligare några fot så att 4ans luckkarm kom ovan ytan varefter 2 pumpar med en 12''- slang från varje sattes ner i akterrummet och länspumpningen började. Senare insattes ytterligare en pump. Läcktätningspresenningar drogs under dagen över läckan under fartygets botten och kl 17.15 var akterrummet i det närmaste läns och 2 bogserbåtar drog fartyget till kajen utanför Graven Drydock där förtöjningar drogs iland kl 18.30. Under kvällen försökte bärgningsmanskap provisoriskt täta läckan i tanktaket i akterrummet.

Sön 24.11 kl 10 börjat förhala in i ~~Grav~~ Graven Drydock No 3 och kl 17 var fartyget torrsatt på botten av dockan, ej på ~~bädd~~ bädden.

BIFROST 22.11.40

Mån 25.11 Efter torrsättningen har konstaterats att skadorna på fartyget förorsakats av en bomb av 7" diameter som träffat lucka 3 om BB och därefter nere i rummet slagit igenom tanktaket, gått ut genom fartygets botten och exploderat under detsamma. Vinkeln mellan inslagshålet i lucka 3 och tanktaket är c:a 15 grader akteröver räknat. Tanktak, botten och bottenstockar ha uppbucklats mellan 1" och 12" om BB i akterrummet, 15 spant ha krökts, 5 tunnelplåtar skadats liksom propelleraxelns bärlager och propelleraxeln förmodligen krökts. På däck har 3ans winschram bräckts loss från däck.

ss Bifrost 26.11.40
A.R.Edman
Befh

Maskindagbok

Fre 22.11 kl 22.45 bomb träffat i 3ans lastrum. Startat lysmaskin samt länsat från maskinrummet hela natten. Fått assistans från en Brittisk jagare och bärgningsbåt vars besättning stämplat skottet i maskinrummet. Riggat upp reservlänspump för maskinrummet. Stängt luckann till tunneln omedelbart efter bombnedslaget. Akterskottet läck.

Liverpool 29.11.40
Befh

Crew list

Befh Axel Ragnar Samuel Edman, Sjömansgatan 8, Gtbg, 6.9.09 Resteröd, Bhl
(I rederiet sedan 1935, 1½ årombord)

Ie styrman Ragnar C.von Holten, 40 år

2e styrman Sigfrid Degerborg, Styrsö, 16.3.09 Styrsö (9 mån.ombord)

Chief Gusten Dahl, 47 år

2e maskinist Elof Falk, Göteborg, 20.8.11 Eda (11.3.40)

Stuert Ragnar Sörensen, 29 år, norrman, skriven i England

Kock Laurans Johansen, 19 år -"- -"-

Mässuppassare David Davies, 24 år (British)

Matros Pawel Polewezak, 35 år (Polack)

Matros Kåre Pettersen, 28 år (Norrman)

Matros Torben Pedersen, 18 år (Dansk)

Lättmatros Tage Andersson, Skurup, 16.2.21 Lund (9.3.40)

Jungman Ole Skår, Bergen, 2.1.22 i Laksevaag, Bergen (29.3.40 Bergen)

Jungman Tormod Eide, 20 år, (Norrman- skriven i England)

Donkeyman Anton Edvardsen, 48 år, -"-

Eldare Erik Eriksson, 23 år

Eldare Leif Loftaas, 30 år (Norrman, skriven i England)

Eldare Paul Jensen, 26 år (Dansk)

Lämpare Svend Knudsen, 18 år (Dansk)

Lämpare Sven Claesson, 21 år

BIFROST ♀ 22.11.40

Sjöförklaring på vicekonsulatat i Liverpool 29.11.40 kl 11

Sakkunniga, Befh på ms Hammaren, Karl Adolf Birger Hagström,Arvika,född 25.6.88 i Stavsnäs & 6.d befh å ss Anten ,Ralf William Nordin,Göteborg, f.6.4.89 i Helsingfors.

Inga skeppshandlingar förlorade.

Befh Edman: Bifrost anlänt till Birkenhead den 19.11 för Viping och degaussing efter att ha losaat massaved i Tuncorn från St.John,N.B. - Låg längs kaj i Alfred Dock, heading WSW. Efter flyglarm började lv skjuta 22h44 och en minut senare hördes en våldsam explosion.Kort därpå började fartyget kränga över åt BB och befh gav order att atänga tunnel dörren. Det var mycket mörkt och han kunde inte genast avgöra om fartyget var läck men upptäckte snartatt akterskeppet höll på att sjunka.Under tiden kom några marinofficerare från 2 jagare på kajen och frågade om " the ship had sustained any damage and if help was needed." Det stod då klart att akterrummet var svårt läck och en officer föreslog att om det fanns deals & battens ombord skulle han sända ombord manskap från en av jagarna för att hjälpa till i arbetet att förstärka aktre maskinskottet. Han sade också atthan sänt efter ett bärgningsfartyg med pumpar Dock Masteran mycket snabbt börjat sänka vattennivån i dockan,först sänktes nivån 10'så att akterskeppet kom att vila på botten när akterrummet vattenfyllts. Förskeppet var afloat, men akterdäck täckt av vatten upp till lucka 3.Under tiden gick pumparna för fullt i maskin för att hålla läns där. Ett fartyg som legat förtöjt utanför Bifrost släpades bort och kl 00.30 23.11 kom ss Salvor långsides.En tätningspresenning drogs under akterskeppet för att täcka hålet men den revs sönder mot utfläkta stålkanter och måste halas upp igen. Ett nyy försök att täta med 2 dubbelvikta presenningar blev delvis framgångsrikt.Salvor satte in 2 pumpar, sedan ännu en. Kl 08.30 sänktes nivån i dockan åter flera fot så att 4ams luckkarm kom ovan ytan. Pumpningen fortsatte och 17.15 var akterrummet nästan läns. Då kom 2 bogserbåtar långsides och bogserade Bifrost till dockporten på en flytdocka i West Float,Birkenhead, där hon förtöjdes i väntan på dagsljus. Under kvällen försökte folk från Salvor provisoriskt täta hålet i tanktaket och Salvor följde med till dockporten. Kl 10 söndag f.m 24.11 började inbogseringen i dockan och kl 17 var Bifrost torrsatt direkt på botten i den mycket stora dockan. Mån 25.11 gick befh runt fartyget och observerade att en bomb med c:a 7'' diameter slagit igenom däcket på BB sida av lucka 3 ,gått igenom tanktaket och botten i rum 3 och exploderat i dockan under fartyget. Inga splitter påträffades.Sakdorna mycket omfattande. Allt gjort som kunnat göras för att rädda fartyget som varit totalt mörklagt.Salvor

BIFROST m 22.11.40

lämnade kl 10 söndag 24.11.Befh uttryckte sin stora uppskattning av den hjälp som lämnats av the Adimralty vessels " and would particularly acknowledge the promptitude on the part of the dock master in reducing the height of water in dock,which materially assisted in preventing the vessel from sinking altogether."

2e styrman Degerborg: Befann sig i salongen kl 22.45 då en våldsam explosion skakade fartyget. Utkommen på däck funnit att fartyget börjat få BB slagsida och gå ner med akterskeppet.Det var mycket mörk. Total black-out. (Berättat samma som befh) Sett skadorna sedan Bifrost torrsatts. De var av considerable magnitude.

2e maskinist Falk: Var i salongen med befh och 2e styrman kl 22.45. De rusade ut vid explosionen och fann att fartyget började få slagsida och sjönk med aktern. Befh beordrat Falk att starta pumparna och att stänga tunneldörren vilket genast gjorts.Maskinskottet sedan stöttats upp med plankor med hjälp av Brittiska flottister. Vattnet i maskin steg aldrig så högt som till durkplåtarna. Fartyget var helt mörklagt.

Lättmatros Andersson: Väckts i sin koj av LV-elden som följdes av en explosion.Rusat upp på däck i mörkret och noterat att fartyget börjat krängaöver åt BB och sjunka med akterskeppet. Befh beordrat honom att täcka över maskinskylightet så att ljus kunde tändas i maskin. Sedan haft fullt sysselsättning med alla möjliga arbeten ombord.

Jungman Skår: Was on watch during the evening of nov 22d. The black out was complete. The explosion was extremely violent and shaking the whole structure.

De 2 sakkunniga: After having considered the evidence given by the masterand the witnesses we are satisfied that everything possible with a view to preventing the vessel from sinking in the dock was taken by the master and others responsible onboard, also taht everyone available on the ship appeared to give all the assistance in their power with a view to minimizing damage to the vessel. (Givit samma eloge till Dock Masten och H.M.S Vessels som befh.)

(Inkom KK 31.3.41)

SKN EIII 191

"Onödigt stötta upp maskinskottet."

Enligt en odaterad lös lapp var det " a number of naval ratings" från de 2 jagarna som kom ombord kl 23.15 c:a den 22.11. och med hjälp av Bifrosts besättning fram till kl 01.15 stöttade upp maskinskottet. "This work did not in nay way prevent the stern of the vessel from sinking to the bottom of the dock.The work done by these naval ratings could all have been done

BIFROST 22.11.40

by the ships crew,In any event the master of Bifrost considers that the bulkhead would have withstood any pressure without any shorting at all. The services rendered xxx were simple and of no real assistance to the vessel." - Bifrosts rederi måst ställa 5000 pund in bail för Amiralitetets krav för " salvage services." - Amiralietet enligt brev 25.8.42 från Wm Wilson till SKN gått med på att "release the bail" varigenom , med avdrag för 114 pund i arvoden till Wilson, 4907:10 pund ställdes till SKN:s förfogande. - The Treasury Solicitor, Storey's Gate, St.James Park,S. W. 1 meddelade 5.9.42 Wilsons att "the naval personell concerned are willing to accept the sum of 1000 pounds in settlement of their claims."
SKN telegrafiskt anmodat Lloyds Bank i London att utbetala 1000 pund till Wilson.

Survey Report 22.5.41

Från Wm Wilson.

After the accident the Mersey Dock & Harbour Boars took possession of the vessel under their statutory powers. Mersey Docks salvage steamer Salvor came alongside after midnight and 5.15 p.m the after hold was almost dry. The only drydock available was a large one. As the nature and extent of th damage to the bottom was unknown the dock authorities would not risk placi the vessel on the blocks and instead puther direct on to the dock bottom. This dry dock had been reserved for a large steamer which was waiting to enter. " Bifrost dockades kl 10 fm sön 24.11 för besiktnng i No 3 West Float Dry Dock och utdockades ons 27.11 för att ge plats åt ett annat fart Läckorna i akterrummet kunde eft prov tätning nu lätt hållas under kontrol med en 3" portabel pump.Mersey Dock & Harbours Boars superintendent vill e dock inte tillåta Bifrost att skifta över till Liverpool för permanent rep aration förrän hon var helt tät. Bifrost måste vänta på att bli dockad igen vilket dröjde till den 3.12 på f.m då hon indockades, nu på blocken. Vid den prov. reparationen 24-17.11 hade en cementkista byggts över det buckliga tanktaket i akterrummet, alla sprickor tätats med träkilar, sprängda nitar och sömmar svetsats, tunneln rätats upp och nithål pluggats Efter den andra dockningen reparerades botten prov. även utifrån och hon utdockades på em den 8.12 och bogserades över till Liverpool där hon indockades kl 12 den 11.12 i No I Herculaneum Dock för permanent reparation. Den 27.1.41 bogserades hon av 2 bogserbåtar till Harrington Dock för slutreparation och avgick 31.1.41 till Birkenhead för vaping samt därifrån 2.2. till Herculaneum för bunkring. 5.2 41 justerades kompasserna varpå Bifrost avgick till Pomaron för lastning.- Vid den permanenta reparationen genomgicks hela maskineriet och propelleraxeln togs ut för justering mm 7 bärlager i tunneln delvis eller helt förnyats. Bland middre åtgärder in-

BIFROST 22.11.40

gick t.ex fastsättning i däck av lodapparaten, rep avpoophuslejdaren, fastsättning av akterflaggstången, 14 nya lampkupor i hytterna, nytt färgförråd, inköp av 14 tallrikar, 7 koppar och 5 glas mm x)

Totala rep.kostnaden enligt Wilsons Survey Report per 2.7.42 = 8900 pund
Slutreparationen utfördes av Grayson, Rollo & Clover Docks ltd, Liverpool.

SKN: s ersättningsskyldighet per 2.7.42 = 207.638:53 kr

x) Kompassen på bryggan rep., Ny wc- stol på befälets wc, nytt tvättställ i 2e styrmans hytt, rep. av 3ans winsch, akterflotten mm ·

Egna noteringar

HISTORIK

Lastångare på 1814 brton byggd 1923 vid Wood, Skinner & Co ltd i New Castle o/Tyne av stål. (Ex Rotha) L 78,8 B 11,5 Tillhörig red AB Bifrost (Jarl R.Trapp) i Göteborg. Rederiet inregistrerades i april 1932 och inköpte då från England ss Uskside, som fick namnet Agne, och i juli 1933 ss Rotha som fick namnet Bifrost. 2475 dw 745 ihkr triplemaskin 20.6.42 i Liverpool övertogs befälet av kapten Henrik Ågren, Oxhagsgatan 2a Göteborg, 19.8.80 i Gnesta. Den 17.7.42 anlände Bifrost till Montreal. Sön 19.7 sköt befh 3 skott mot en berusad matros, Jonny Johan Johansson, Grevgatan 15, Sthlm, 26 år, som ställt till med bråk och fått befh att känna sig hotad ~~xxxxxxxxx~~ till livet. Vapnet var en Browning 7,65 som förre befh Hedman lämnatkvar ombord. Johansson träffades i höger handled och nedanför högra armbågen. " Se hur gubbfan har skjutit mig den jäveln! Kom an så går vi från den här jävla skitkassen!" Onni Johansson stod 15.11.43 instämd för Stockholms rådhusrätt som frikände honom den 13.12.43 eftersom han inte gjort sig skyldig till brottsligt förfarande

I maj 1950 såldes Bifrost för 510.000 kr till Nya Ångf AB Heimdal i Göteborg. Se civilhaverier 27.8.53.

ADDENDA

Befh frikändes av Canadensisk domstol enär han handlat i självförsvar.- Jonny Johansson kom 4.11.43 till Göteborg på en lejdbåt, arresterades och stod inför rätta 15.11 men frikändes i brist på bevis. Åklagaren hade inte kunnat skaffa vittnesintyg fårn domstolen i Montreal.
Bifrost hade 9.4.40 lämnat Bergens skärgård kl 12.50 och kom över till England. Enligt D.Brockmans" Streiflys over Söfronten" skadades Bifrost sön 1 .9.40 i Swansea vid en bombraid och 2 norska besättningsmän dödades. Enligt samma källa dödades samtidigt 2 norrmän på svenska ms Strombus (?) PÅ SKN:UD, KK inga uppgifter om detta varför det kan avföras som misstag.

BIFROST 22.11.40

ORKANRESA I OKT 1940 FÖRE BOMBNINGEN.

Rapport

Avgick 5.10 40 från St.Johns,N.B- Sydney,N.S för bunkers och vidare i konvoj till Manchester. Rumslast 5012 stds pappersved , på däck 112 famnar till 3½ meters höjd på fördäck, 2,9 ms höjd akter.Lasten ägd av Ministry of Supply, Paper Control. Föreskrivaa surrningar på toppen av däckslasten och mellansurrningar 4' från toppen räknat. Djupg F 14' 3" - A 17' 1" 20 omb Förlorat däckslast mån 28.10 kl 23.30 på lat N 55 33' - W 16 08' i Syd 11-1 Beaufort med hög brytande sjö, hårda regnbyar, under gång i mörklagd konvoj. Befh på bryggan. Utkik på undre bryggan.

Journal

Mån 28.10.40 kl 23.30 förlorade fartyget styrningsförmågan då farten mås saktas in på grund av framförvarande fartyg och innan fartyget med hjälp av större maskinkraft hunnit läggas mot vinden ,kom ett svårt brott tvärs om STB över hela förskeppet varvid fartyget krängde över c:a 35° BB. Däck laststöttorna om BB knäcktes och c:a halva däckslasten på fördäck gick överbord.Lagt fartyget bi mot vind och sjö för natten ochstävat sydlig kurs ut ur konvojen. Orkan med våldsam sydlig sjö, svår sättning,slingrin och överspolning, hårda regnbyar.

Tis 29.10 När det ljusnat märktes att under nattens hårda väder räcket och wirerullarna på backen tillbucklats och en ny lotslejdare, 20 gamla luckor, 2 ställningsplankor och en skärstockslängd gått överbord. Skador på Winschar, presenningar mm kan avgöras först efter lossning.

Runcorn 6.11.40
Axe, Edman
Befh

Sjöförklaring på vicekonsulatet,Manchester 14.11.40

Vicekonsul F.Stockdale

Sakkunnig: Kapten Askelund på norska ss Torborg.

Befh Edman: Extraordinary bad weather. For some time he endeavoured to stay with the convoy, although a number of ships had alreday found it necessary to heave to. Ehen apparently the ship in fron of him slackened speed considerably, the captain decided tbat in order to save the cargo it would be necessary to swing the ship round and head it against the wind. Due to the slckening of speed of the ship immediately in front of Bifrost, he Bifrosts steering became unmanageable. Ship was travelling at convoy speed (moderate speed) until they hove to.

2e styrman & Chiefen: Nothing else could have been done to prevent the accident. No strain or damage to the engines.

Matros Martin Armstrong: At the wheel. Weather particularly bad. He saw

BIFROST 22.11.40

two ships sending the SOS. Herad the captain give orders at varied intervals to increase or slacken speed in accordance with what was required. In his opinion the course they were steering was NNE and ship was swung round due south to head onk to the sea.Hadthis not been done he considered that the whole of the cargo on deck would have been lost.

Jungman Ole Skaar: Was on the point of going forward to call the next watch when the waves broke over the deck and he had to take shelter 11.30 pm He was unable to go forward until 12.00 pm

(H.)

ANTEN 23.11.40

DEN FÖRSTA HEMLIGSTÄMPLADE KRIGSFÖRLISNINGEN 1939-45 .

Rapport

På resa Liverpool- Capetown. Avgick lör 16.11.40 kl 10.50 från Bromborough Dock,Liverpool med assistans av 2 bogserbåtar och hamnlots. Last av 1500 ton sandbarlast varav 200 ton på fördäck och 300 ton på akterdäck. 800 ton bunkerolja. 33 ombv. Djupg F. 10'2'' A.16'6" Kl 12 ankrat utanför dockan BB ankare, 45 famn, kätting. (Alla tider Brtish summer time)
Sön 17.11. 08.35 lättat och fortsatt. Kl 12 lämnat lotsen. 12.10 ankrat i Liverpool Bay i väntan på samling. Kl 12.50 lättat och fortsatt. Kl 13 slutit upp i konvojen enligt order. ((OB 244))
18-22.11 varierande kurser och distanser i konvoj enligt order från Commodoren på ledarfartyget.
Lör 23.11 kl 04 Befh och 3e styrman tagit emot vakten på bryggan. Stormigt väder, WSW 8-10 Beaufort med grov,brytande sjö och hög dyning, mulen luft, lågt molntäcke. kl 06.30 varskodde 3e styrman befh att han såg ett fartyg torpederas akterut om BB. Befh beordrat utpurrning av hela besättningen. Full fart slagits på maskintelegrafen, order till rorsman gira 40° STB . Stryt zigzagkurs tills Anten kom upp i kölvattnet på framförvarande fartyg då order gavs att hålla 267° på kompassen. Strax innan hade befh för 2e styrmannen ~~utpekat~~, som kommit upp på bryggan, utpekat var commodoren, tankfartyget och "Baron Ruthven" befann sig, varvid 2e styrman svarat "då ligg vi ju fint på vår station." Kl 07.28 slagit ½ fart då Anten befunnit sig exakt på sin plats i konvojen. Kl 07.30 torped tvärs lucka 3 BB varvid det vattentäta skottet till rum 2 söndersprängdes och fartygets proviantförråd totalförstördes. Position ungefär N.56 57'- W 18 17'. Order gavs om att tända föreskrivna ljus vid torpedering och 2 raketer avsköts. Alla till båtarna utom Befh och 3e styrman som stannade kvar på bryggan. 07.31 slagi stopp på maskintelegrafen. Rum 2 och 3 vattenfyllts omedelbart vid explosionen men fartyget flöt på de övriga WT skotten, den svåra stormen och våldsamma brytande sjön till trots. Vid sjösättningen av BB båt i lovart var Ie styrman, matros Johansson och lättmatros Emriksson i båten. När de firats halvvägs oklarades förtaljan och båten stoppade upp. Timmerman ropa åt dem att komma upp. Johansson och Emriksson klättrat upp men styrman ropade efter en kniv och en ficklampa och beordrade ytterligare firning av aktertaljan. Han kapade sedan förtaljan varvid dävertarmen föll överbord eftersom den skadats vid explosionen av 3ans bom (BB) som slungats akteröver mot däverten. Livbåten sågs vattenfylld försvinna ut från fartyget i mörkret med Ie styrman ombord. -Då STB båt sjösattes hoppade så många som fick plats ner i den och båten lämnade under 2e styrmans befäl sidan. De övriga ombord skyndat till flottarna. Flotten på akterdäck sjösatts kl 09

ANTEN 23.11 40

då det börjat ljusna så att man kunde se STB båt som låg ett styrcke bort. Man vinkade den närmare och 2e styrman fick order att söka efter Ie styrman i BB-båten. Innan 2e styrman hunnit börja sökandet blev en flotte med 3 man ombord synlig akteröver i sjöhävningen och han beordrades bärga även dem. De 3 på flotten visade sig vara the master, wireless operator och gunner från ett engelskt fartyg. Att söka efter Ie styrman i stormen visat sig omöjligt. 2e styrman beordrades nu att komma ombord med folket och sedan detta gjorts hissades båten upp i dävertarna igen. Man tog ombord även fartygets flotte som ställdes på akterdäck. Sedan den stora av de båda avslitna radioantennerna reparerats och hissats upp på plats utsändes det första nödmeddelandet. Anten hade nu börjat få BB slagsida varför alle man ombord satts i arbete att lämpa sandbarlasten överbord på fördäck om BB. Detta lyckades men i frampå dagen tilltagande vind och sjö försköt sig sanden i de vattenfyllda underrummen åt STB så att fartyget fick ngt STB slagsida istället. Slagsidan ökat natten till sön.24.11

Sön 24.11 kl 04 kallat däcksmanskapet att lämpa sanden på fördäck STB överbord istället. Slagsidan minskat något. Senare märktes att vattnet börjat stiga i Ians underrum. Order givits att länsa rummet. Vind hela dygnet WSW-W 6-8 Beaufort med hög brytande sjö. Vid middagstid närmade sig en engelsk jagare (H.M.S. SANDWICH) som efter diverse signalering sjösatte en båt som kom över.Dess befh meddelat att 2 bogserare var på väg och beräknades komma måndag morgon. Vidare hade han order att Anten dessförinnan för egen maskin skulle fortsätta resan mot närmaste hamn. Fartygets maskin visade sig arbeta tillfredsställande men styrledningen var skadad varför handstyrning akter inkopplats. Medan dessa prov pågick började naglarna lossna i däcket midskepps och plåtarna att röra sig så att hela däcket vid Antens sättning och slingring gick i vågor. För endast sakta fart hotade Anten att bräckas i två delar av den grova sjön. På förfrågan nekade hela besättningen att stanna kvar ombord för att försöka ta fartyget till närmaste hamn. Från jagaren gavs order att Antens besättning skulle ros över till denna. Då livbåten under 2e styrmans befäl lämnade Anten kvarlämnades ombord befh, alla maskinisterna, 3e styrman, båtsman Linroos, matroserna Ratia och Johannesson, lättmatroserna Eriksson, Fyhn och Marestad, jungman Arvid Johansson, stewardsbiträdet Sterner samt de 3 räddade engelsmännen. Befh ,Chiefen och 2 av engelsmännen fick plats i jagarens livbåt som skulle bogsera över de andra på flotten. Vid bogseringen brast linan i den svåra sjöhävningen och de ombordvarande på flotten fick hålla hålla sig långsides Anten tills hjälp kunde sändas från jagaren.
Då Antens livbåt rotts långsides jagaren och folket kommit ombord svepte en våldsam sjö med sig båten och krossade den totalt varvid befh förlorade

ANTEN 23.11 40

alla Antens skeppshandlingar, folkbok och egna papper.(personal documents)
Jagaren styrde nu ner mot Anten och lät en boj med en ny bogserlina driva ner mot flotten. 3 försök misslyckades och då det nu blivit så mörkt att fara förelåg att jagaren skulle kollidera med Anten signalerades till flotten att försöken skulle upprepas i gryningen. Från flotten gick man nu ombord i Anten igen. På natten, så allt såg hopplöst ut, sände de nödställde upp nödraketer och sände på morgonen nödsignaler via radion. Under natten hölls pumparna igång för att hålla rum I och maskin läns, men det visade sig att vattnet i rum I inte minskade utan efterhand ökade alltmer. Sprickan i däcket midskepp vidgat sig ytterligare och på STB-sidan gick nitningen helt av så att plåtarna vid fartygets rörelser försköt sig över varandra. Trots starka förtöjningar spolades en flotte bort av sjön under nattens lopp.
Mån. 25.11 först vid middagstid fann jagaren rätt på Anten igen i svår regntjocka. Jagaren signalerat till de kvarvarande på Anten att gå över på flotten sedan den satts i sjön. Detta utfördes och då flotten var på behörigt håll från Anten gick jagaren upp i närheten av den och sköt över en fånglina, vartill andra linor kastades till de ombordvarande. Alla bärgades, även maskin- och skeppsdagböckerna samt folkböckerna. Stuert och kocken fått läkarvård ombord i jagaren. Vind 8-10 Beaufort, växlande, med hög brytande sjö och regntjocka. Ie styrmannen försvunnen.
Ons 27.11 kom jagaren in till Liverpool där svenske konsuln tagit hand om alla, 6 befäl och 26 man. Stuert till läkare för fortsatt behandling.

SKADADE

Kock Ahlquist kastats omkull i kabyssen vid explosionen och fått ett sår i huvudet som 3e styrman förbundit. Stuert Persson i salongen kunde inte ta sig ut genom någon av ytterdörrarna, så han sprang upp genom befh daghytt och ut på undre bryggan.Lejdarna till däck var bortslitna och så han sökte klättra ner slant han i brännoljan och vrickade i fallet högra ankeln och slog högra höften. Lättmatros Fyhm fått skrubbsår på högra långfingret

Maskindagboken

Kraftig explosion 07.30 23.11 skakade hela fartyget,stoppat maskin strax efteråt.Hållit länspumpar igång från maskinrummets rännstenar och rum I för att hålla fartyget flytande. Efter inspektion av fartyget visade det sig att propellern låg helt över vattnet.
Sön 24.11 fortsatt med länsning av maskinrummetsrännstenar och rum I. Försökt länsa Ians bottentank men rörledningarna antagligen sönderssprängda. Två officerare sattes ombord från jagaren för att undersöka fartygets beskaffenhet.Huvudmaskinen provkörts en liten stund, inget fel, provkört styrmaskinen, telemotorstyrningen på bryggan ej fungerat, däremot reserv styrningen.

ANTEN 23.11 40

Forts. maskindagbok

25.11 fortsatt länsa som ovan. Vattnet i maskinrännstenarna stiger hastigare än igår. Stoppat länsningen från rum I c:a kl 06.
Lämnat maskin c:a kl 12 för att gå ombord på flotten.

---

†

Ie styrman Anders Ivar Andersson,Kårehogen, född 3.1.00 i Morlanda församlir
Påmönstrat den 26.2.40 A man of excellent character. Had the goodwill and esteem of all onboard. All extremely grieved that he disappeared. .
Han var 12.2.26 - 31.8.28 3e atyrman på Anten, sedan tjänstgjorde han som 3e styrman på Kolsnaren och ½e och Ie styrman på Mälaren 24.3.30 - 21.1.39 2e styrman på Yngaren 3.3.39- 30.1.40, Ie styrman på Kanangoora 1-4-2-40 Ie styrman på Boren 4-6.2.40.Ie styrman på Anten 26.2.40 -

---

Telegram London till UD daterat 10.12 40

408 yours 235 master anten states ship in sinking condition when abandoned by crew stop no confirmation shpp was sunk but master convinved ship could not be afloat long after crew laft and pumping stopped as leakage considerable = Sw. Consulate General

---

HEMLIG

Sjöförhör 12.12 40 hållits av vicekonsuln i Liverpool

Bisittare: Karl Adolf Birger Hagström, befh på Hammaren,bosatt i Arvik f. 25.6.88 i Stavsnäs & I.O.E.Enholm,befh på Buenos Aires, 10.9.88 Sth
Consul: Edward A. Behrend.

Befh Nordin: (Läst upp sin rapport,sid 1-3)Ytterligare sagt att: Allt gjorts för att rädda Ie styrman men vädret varit ovanligt hårt och den barlastade Anten drev mycket hastigare än en livbåt. Han varit mycket god vän med styrmannen som varite en utmärkt människa. Alla ombord gjort sin plikt på ett oförskräckt och sjömansmässigt sätt. Jagaren skött allt på ett strålande sätt. Jagaren anlände till Liverpool (River Mersey) 27.11 där alla från Anten och de 3 räddade engelsmännen gick ilaad vid 17-tiden.

2e styrman Aurell: Sovit fullt påklädd i sin hytt på frivakten.Blivit varnad 06.30 den 23.11 att ett fartyg setts bli torpederat i konvojen. Genast gått upp på bryggan till Befh och 3e styrman. Anten gick med full fart tills hon kommit tätt upp akter om sitt ledfartyg då farten saktats ner. Torpederats 07.30. 2e styrman på befh order att slå på ljusen i enlighet med konvojinstruktionerna tänt lanternorna o sedan sprungit ner och hämtat raketer som avsköts. Därefter gått till STB båt som sjösattes i lä. Såg inte vad som hände på BB-sidan i mörkret. Uppskattningsvis gick 22- 23 man i STB båt. Då den tagit vatten och kastat loss visade

ANTEN 23.11.40

det sig mycket svårt i sjöhävningen att komma ut från fartgssidan, inte minst för det stora hål som sprängts i fartygssidan där vattnet sögs in och ut och trasiga plåtar stack ut upp till 4'. Livbåten slog aktern i utstickande plåtar och krossade rodret. Efter stora besvärligheter lyckades man ro båten klar sidan med en åra som roder. Det ljusnade nu. 2e styrman försökte hålla livbåten så nära Anten som möjligt utan att riskera att suga in i hålet. Drivankare lagts ut och allt som kunde göras gjordes för kocken som blödde kraftigt från ett sår i huvudet. En säck filtar öppnades och kocken lindades in i filtar och lades på botten i båten. Man såg nu att de pekade och ropade från Anten och 2e styrman trodde det var till BB-båten varför han lät vända STB-båten och rodde i den riktningen. I den grova sjör kunde man inte se långt, men båten roddes en stund i en oljestrimma som säkerhetsåtgärd i den våldsamma sjöhävningen. Mellan vågtopparna siktade 2e styrman något mörkt. Då han trodde det var BB-båten lät han nu ro sin båt ut ur det oljiga stråket in den höga sjön och lyckades genom försiktig manövrering och hård rodd komma närmare och fann att det var en flotte med 3 män på. Man kastade över kroklinor till flotten och halade den så nära som möjligt innan de 3 männen halades över en och en. Under tiden hade Anten nästan drivit ur sikte. Männen vid årorna var uttröttade, båten fullpackad och omkring kl 12, genom att ta ut sig till det yttersta, uppnåddes Anten igen och då de kom närmare fick de order att komma ombord. Livbåten hissats upp i dävertarna och surrats. En flotte som satts ut togs också åter ombord. 2e styrman lagade sedan radioantennen och sände nödsignal utan att få svar eftersom batteriet kastats upp och ner och mottagaren var rubbad ur sitt läge.Han lagade sedan radiomottagaren och hörde radiostationerna ta emot meddelanden. Efter att ha öppnat mottagaren satte han in en ny ledning i den , ordnade till ett litet batteri och kunde sedan höra att hans nödsignaler hade mottagits. - 2e styrman var senare befh i Antens livbåt när den tog sig över till jagaren 24.11 med "a number of men".

3e styrman Andersson: På bryggan med befh då han kl 06.30 såg ett fartyg bli torpederat och sade till befh som genast beordrade honom att varna alla ombord vilket han gjorde. Efter torpederingen 07.30 gick han till karthytten och sände upp nödraketer. Såg BB båt när den låg i vattnet helt vattenfylld och även Ie styrman i den innan den drev iväg och försvann i mörkret. -Han hade befälet ombord på Anten natten till 25.11. Under natten fruktade alla ombord att de skulle gå under eftersom fartyget sjönk allt djupare trots pumpning. Situationen förvärrades allt m Sprickorna i däcket vidgades sig betydligt under det fartyget arbetade svårt i sjön. Nödsignaler sändes upp och även nödrop per radio. När fartyget övergavs på middagen 25.11 låg förskeppet så nersjunket att propellern lyfts helt upp ur vattnet.

ANTEN 23.11 40

Chiefen Jeansson: Vid den våldsamma explosionen 07.30 skakade hela fartyget. Rusat ner i maskin. Stoppsignal slagits från bryggan och maskin stoppats. Torpeden träffat i rum 3 och detta och rum 2 vattenfylldes, men med pumparna kunde rum I och maskinrummet hållas hjälpligt fria från vatten. Ångtrycket på båda pannorna hölls uppe hela natten till 24.11 och pumparna arbetade oavbrutet. Även sökt länsa bottentank I men länsledningen dit sannolikt brutits av vid explosionen. På e.m. 24.11 kom 2 officerare från jagaren ombord och huvudmaskinen provkördes ett slag utan att någon defekt upptäcktes. Vid test av styrmaskinen befanns telemotorledningen från bryggan vara bruten men reservstryningen fungerade. Chiefen,befh, och 2 av de räddade engelsmännen förts över till jagaren i dess båt. Det var mycket svårt att ta sig ombord i jagaren i sjöhävningen och så fortsalla lyckats krossades båten av en brottsjö mot fartygssidan och sveptes bort. Chiefen sänt sina egna papper i den båt som stod under 2e styrmans befäl. Ombord på jagaren togs alla om hand på bästa sätt.

Ie maskinist Holmkvist: Vakthavande i maskin. Full fart slagits från bryggan 23.11 kl 06.30 och ½ fart kl 07.28. Torpederats 07.30. Chiefen genast kommit ner. Sedan stopp slagits från bryggan gick alla upp på däck, tog på sig livbälten och gick till sina livbåtsstationer. Ie maskinisten sprang längs BB-sidan för att komma till sin båt då han fick höra att något hänt med den,varför han gick till akterflotten istället. Senare gått till STB-båt istället. Var bland de sista som lämnade Anten vid middagstid 25.11 på en flotte. Anser att Anten måste ha sjunkit mycket snart efter det pumparna stoppats.

Timmerman Karlsson: Tremendous explosion. Var just på väg upp på däck. Skött förtaljan till BB båt. När den firats halvvägs fastnade plötsligt taljan i blocket (block suddenly jammed) troligen enär den skadats vid explosionen. Ropat till de 3 männen i båten attkomma upp igen. Två klättrade upp men Ie styrman stannade kvar och ropade på en ficklampa och en kniv. Svårt i mörkret att se exakt vad som hände nere i livbåten. Tydligen skar Ie styrman av förtaljan varpå den förliga dävertarmen bröts loss och störtade överbord samtidigt som några mycket svåra sjöar bröt över fartyget på denna sida. Livbåten måste ha vattenfyllts och drivit iväg. - Sön e.m. 24.11 gick timmerman i 2e styrmans båt (STB) och rodde över till jagaren med ett antal män. Så fort alla kommit ombord på jagaren fick båten driva iväg (Antens lifeboat was let go). Alla ombord uppfört sig oförskräckt och mycket disciplinerat.

Matros Roland Johansson: Stått till rors från 06.40. Hörde när han törnade till att ett fartyg i komvojen torpederats. Fick order av befh att gira 40 grader STB hän och sedan gå på zigzagkurs tills Anten åter-

ANTEN 23.11.40

tagit sin plats i kolonnen. Vid explosionen 07.30 rusat ut på bryggan och och sedan ner till STB båt. Befh och 3e styrman var kvar på bryggan. Hjälpt till att fira STB-båten men hoppade inte själv i den eftersom det kom andra fårn BB-sidan och fyllde båten. Stannat kvar omnord tills STB båt sjösattes för andra gången och rodde över till jagaren. Alla blivit räddade efter avsevärda svårigheter. Den saknade ie styrmannen stod på bästa fot med alla ombord.

Jungman Raul Carlsson: Var på däck tidigt på morgonen 23.11 och fick 06.3(order att källa upp alla på däck eftersom ett fartyg i konvojen blivit torpederat. Märkte att Anten börjat gå på zigzagkurs. Efter att ha purra ut alla ombord gått upp på bryggan och tagit över utkiken. Stod på STB-sidan av bryggan då torpeden exploderade 07.30. Var med i STB båt då der rodde över till jagaren. "Never heard the Ist officer utter an unpleasant word to anyone all the 9 months he had been with him. He was indeec held in high esteem by all onboard and he felt sure all were extremely grieved that he had disappeared."

De sakkunniga: ...The evidence further shows that all those responsible onboard the Anten remained calm and showed much courage and foresight in all that was done in stormy weather and exceedingly trying circumstrances. We would especially put on record our appreciation and our admiration of the calm and able way the master, 2d and 3d officers directed everything between the time the ship was struck by the torpedc until they were finally saved by an English destroyer. The destrooyer assisted Anten in a most priceworthy manner and we considet the manoeu\ ring of this vessel in the heavy gale and rough sea showed skilful and first-class seamanship

---

CREW LIST

Befh Ralph William Nordin, Gtbg, 6.4.89 i Helsingfors (På Anten sedan 19(
(I rederiet sedan 1911. Försvann på Vaalaren 1943) s.y.

✝ Ie styrman Anders Ivar Andersson, Kårehogen, 3.1.00 Morlanda (26.2.40)
(Se data på sid 4)

2e styrman Arthur Fredrik Aurell, Gtbg, 27.9.06 Gtbg (Ombord sedan 1.8.3'

3e styrman Åke Lennart Andersson, Hälsingborg, 11.1.09 H-b (21.4.40)

Chief Edvin Wilhelm Fredrik Jeansson, Malmö, 20.5.93 Malmö (Febr 40)

Ie maskinist Sven Andreas Holmkvist, Gtbg, 17.10.09 Gtbg () mån.ombord)

2e maskinist Albert Paulsson, 48 år,	svensk	Scandinavian race
3e maskinist Fritz Nilsson, 29 år	"	"
Stuert Johan G.V.Persson, 41 år	"	"
Kock Ragnar Ahlquist, 28 år	"	"
Kockelev Lars Harry Johansson, 20 år	"	"
Salongsuppassare Harry Jay Moors, 19 år,	USA	Euronesian race

ANTEN 23.11.40

Forts crew list

Stuertsbiträde Assar Konstantin Sterner, 19 år Scandinavian race
Mässuppassare Erling Nilsen, 19 år, norrman -"-
Timmerman Axel Ferdinand Karlsson,Sthlm, 11.7.97 Gtbg (Febr 40)
Båtsman Per Lennart Lindroos, 31 år, finsk Scandinavian race
Matros Roland Leonard Johansson,Sthlm, 11.7.14 Kalmar (20.2.40)
Matros Einar Uno Ratia, 30 år, finsk Scandinavian race
Matros Ingvald Johannessen Fröyset, 36 år, norrman -"-
Läätmatros Harald Stinar Aarestad, 19 år, norrmqn -"-
Lättmatros Emil Martin Emriksson, 19 år, svensk -"-
Lättmatros Knut Elver Fyhn, 18 år, svensk -"-
Jungman Raul Ivan Karlsson, Risby, 17.3.23 Rockneby (17 år) (9 mån ombord)
Jungman Arvid Bernhard Johansson, 29 år, svensk Scandinavia race
Jungman Rolf Uno Lundberg, 19 år, svensk -"-
Donkeyman Agne Gerhard Petterson, 27 år,svensk -"- († i Vaalaren 43 som 3e maskinist)
Smörjare Karl Erik Andersson, 28 år, svensk -"-
Smörjare Nils Erik Öhlund, 29 år, svensk -"-
Smörjare Johan A.Dahlquist, 51 år, svensk -"-
Eldare Sven Henry Hansen, 25 år, norrman -"-
Eldare Per Gösta Lövstedt, 33 år, svensk -"-
Eldare Manfred Elander Olsson, 42 år, svensk -"-
Maskinelev Kurt Johansson, 17 år, svensk -"-

(I KK lista endast namn, ålder och ras)
(Kompletteradde uppgifter från skilda håll)

UDHP80c 3514

Telegram London till UD 27.11.40 kl 17.35

366 sex officerare 26 man från Anten räddade införda Liverpool
= Swedish Consulate General

Dito 28.11 kl 12.45

394 ss Anten consul liverpool informs captain nordin and 31 members crew landed stop chief officer Ivar Andersson missing stop ship believed total loss = Sw. Consulate General

---

SKN VII 301

Effekter

Kapten Nordins norskfödda hustru,Tonny, Svangatan 10,Kungsbacka,skrev 18.3.41 till SKN och anhöll om utbetalning av en effektsförsäkring på 2000:- som maken tagit i Atlantica. Eftersom ersättning även utgått på befh kaskoförsäkring med 1800:- betalade SKN 24.4.41 endast 1000:- men återkom med ytterligare 1000:- den 3.7.43. Kapten Nordin var då död, borta med Vaalaren.

ANTEN 23.11.40

Forts effekter

Fru Tonny Nordin 19.6.43 översänt en effektlista för sin make till SKN " i enlighet med vad jag kan minnas. Förutom i listan upptagna saker, vet jag , att min man hade flera kappsäckar, en resegrammofon, ~~enxxxxxx~~ en portativ radioapparat, en äkta orientalisk matta, en boksamling på över 100 band samt några minnesgåvor, mest silversaker,som min man fick på sin 50-årsdag som han firade i Sydney. Jag har ej heller tagit upp sådana saker som handskar, käppar, paraply, pipor, glasögon etc Jag förmodar att min man,när han uppgav förlusten av kläder till 3100:-, endast avsedde de nyanskaffningar han kort tid innan gjorde.Denna summa stämmer då ganska väl."

Listan upptager de kläder etc som, vad jag kan erinra mig, min man, kapten Ragnar William Nordin, hade med sig ombord på ss Anten och som gingo förlorade vid detta fartygs förlisning:

1 st frackkostym	400:-
2 st smokingksotymer	600:-
1 st jaquettekostym	350:-
3 st blå uniformer	900:-
2 st blå cheviotkostymer	600:-
1 st brun vinterkostym	250:-
2 grå vinterkostymer	600:-
2 grå sommarkostymer	500:-
1 brun sommarkostym	250:-
1 blå uniformsrock	400:-
1 skinnfodrad uniformsrock	400:-
1 svart vinteröverrock	250:-
1 grå vinterulster	350:-
1 grå sommaröverrock	200:-
1 blå regnrock,löst foder	150:-
12 vita uniformskostymer	800:-
12 vita mösskapell	75:-
6 hattar	250:-
2 persianmössor (Grå, svart)	200:-
3 uniformsmössor	75:-
2 oljerockar	100:-
10 par skor	300:-
4 par kängor	125:-
1 par gummistövlar	50:-
4 par vita skor	100:-
24 st skjortor	350:-
6 frack/smokingskjortor	150:-

60 st kragar	100:-
10 set underkläder,ylle	200:-
10 set -"- silke	150:-
40 slipsar	200:-
60 par strumpor/ylle,silke	150:-
2 par badrockar	75:-
10 par pyjamas	200:-
10 dussin näsdukar	250:-
2 par tofflor	50:-
1 par sandaler	25:-
2 tropikhjälmar	100:-
Hängslen,bälten etc	100:-
Rakdon,hårborstar etc	200:-

Vid prissättningen har jag tagit i beaktande tidpunkten för ss Anten förlisning och att största delen av ovanstående saker voro mer eller mindre använda.

Kungsbacka 19.6.43
Tonny Nordin

Totala värdet: 10475:-
(Se sid 8 nederst)

ANTEN 23.11.40

Effekter . forts

Ie styrmans änka, Sigrid, i Kårehogen skrivit listan på makens effekter den 10.9.41 = 2975:- inkl. privata böcker i historia, religion och filosofi upptagna till 25:-, sextant 400:-. fickur 50:-, 12 vita kakhiuniformer 360:-, en ny uniform 200:-, en äldre uniform 150:-, 20 skjortor 200:-, uniformskappa 150:- , större reskoffert av plåt 60:- Hon fick 1462:50 den 11.9.41
Rederiet den 11.9.41 sänt sin generalräkning på effekter tikl SKN = 21.764:93
Specifikationer sänts från London den 29.8.41 via N.Y till rederiet.
" Så vitt vi ha oss bekant torde endast övermaskinisten och 2e styrman ha hemkommit. De övriga torde befinna sig utomlands."
SKN beviljat rederiet ersättning med 18450:- den 18.9.41

Terje Fredh:"Utanför Spärren" (Lysekil 1981)

Styrman Arthur Aurell,Göteborg: Torpeden tog mitt för rum 3, besättningen gick i båtarna men Anten flöt. När vi låg och väntade i livbåtarna upptäckte vi flera flottar som kom drivande emot oss. På flottarna fanns folk från engelska ss Tymeric och Blairesk som torpederats några dagar tidigare.Det rådde grov sjö. Lascarerna var döda. De hade inte klarat novemberkylan. De vita på flottarna var så utmattade att de knappt orkade tala. Det var svårt att förstå vad de sade.. Vi tog ombord dem i livbåtarna. Vi gick ombord på Anten igen och försök gjordes att med sakta fart gå mot kusten.Sjön blev dock tyngre och det fanns risk att Anten skulle brytas på mitten. Vi övergav Anten igen sedan jag sänt ett nödrop. Efter ett dygn kom räddningsfaryget Sandwich til platsen. Det var synnerligen svårt att borda henne i den svåra sjöhävningen. Sandwich gjorde tvära och farliga kast i sjön. Jag hoppade med skadat ben ombord som sista man. De övriga hade hoppat 2 man i taget och klängt sig fast i äntringsnät. Ombord på Sandwich fanns 70 förlista sjömän så det var trångt ombord. Resan till Liverpool tog 3 dygn.På nätterna fick man ligga eller sitta på några livbälten på durken. Under resan gjordes flera sjunkbombanfall mot ubåtar. -Folket från Anten kom hem med kurirplan efter en tid i Liverpool
((Egna noteringar: Tymeric hade torpederats en timme innan Anten och av 75 ombv överlevde bara de 3 på flotten som togs upp av Antens BB-båt. Något fartyg Blairesk fanns ej i konvojen och tillhör inte sänkningar i dessa farvatten november 40. Eskortfartyget H.M.S L-12 Sandwich var på 1105 depl.ton, byggd 1928, L.80 B.10,5 16½ knop 100 mans besättning))

Egna noteringar

SÄNKT AV U-123, MOEHLE

Anten ingick i konvoj OB-244 ,Liverpool- USA, som den 21-23.11.40 anfölls av U-123, Karl Heinz Moehle (som sänkte Sylvia 13.1.40 med U-20)

ANTEN 23.11 40

Anten torpederades kl 09.14 tysk tid den 23.11 på N.56 57′- W.18 18′.
Hon blev det sista av 7 fartyg som torpederades av U-123:
21.11 kl 07.40 Brittiska ss Daydawn av Cardiff,4768 brton,byggd 1940, med last av 6860 ton kol. 2 man saknade av 38.
21.11 07.40 barlastade grekiska ss Victoria av Pireus på 6085 brton byggd 1919. 8 döda, 27 överlevande.Vraket sjönk först något dygn senare.
23.11 04.18 ss Oakcrest av London på 5407 brton byggd 1929 på resa till NY i barlast. av 41 ombv ~~akkomx35~~ gick 35 med i djupet.
23.11 05.53 ss Kolchis av Pireus på 2219 brton byggd 1909 med spannmålslast från Sydney. Hon gick ner med man och allt.
23.11 07.12 ss King Idwal av London 5115 brton B.-20 på resa till Baltimore i barlast. 28 överlevande på flottar, 12 man saknade.
23.11 08.15 ss Tymeric av Glasgow,Bank Line, B. -19 på resa med 6150 ton kol till Buenoas Aires. Hon mätte 5228 brton. Sjönk inom 60 sekunder och av de 75 ombv överlevde bara 3 man på en flotte som togs upp av Antens BB-båt.
23.11 09.15 torpederades så Anten.
U-123 Moehle gjorde sig 17.4.41 skyldig till sänkningen av ms Venezuela av Stockholm som försvann med man och allt på resa till Buenos Aires.
Moehle levde ännu 1991, men svarade inte på brev...
U-123 sänktes i Lorients hamn 18.8.44
Lloyds War List anger att Antens vrak sist sågs 25.11.40 med svår slagsida på N. 57 15′- W 17 40′och antages ha sjunkit kort därefter.

Timmerman hyreschef i Liverpool

25.1.41 öppnades i Liverpool av Svenska Sjömanunionen ett svenskt sjömanskontor/förhyrningsbyrå med uppgift att ta hand om svenskt sjöfolk utanför spärren. Unionens representant Tore Lundgren utsåg till föreståndare timmerman Axel Karlsson, ex. Anten.

HISTORIK

Lastångare på 5234 brton byggd 1920 vid William Doxford & Sons ltd i Sunderland av stål. L.128,8 B. 16,4 Tillhörigt RedAB Transatlantic (G.Carlsson) i Göteborg. 9280 dw. Provtur i nov. 1920. I stort sett systerfartyg till Sydland. Closed-shelterdäckare med back, 6 rum, 6 stora luckor,12 ångwinschar, Schmidts patentdävertar, en 3-cyl ångmaskin av Doxfords typ på 2100 ihkr, Lentzifierad 1928 vid Lindholmens varv i Göteborg. 3 pannor med Howdens forcerade drag. På resa Newport-News-Göteborg med last av 8800 ton fosfat red Anten i januari 1926 ut en orkanartad storm på Atlanten i vilken bl.a 2 engelska, ett norskt och ett holländska fartyg förliste. Stormen rasade den 9-11.1.26 och Anten fick ansenliga ovanbordsskador. Den 28.12 37 hade Anten en svår grundkänning i Iggesunds inlopp,söder om

ANTEN 23.11 40

Hudiksvall och måste sättas på grund vid Rixön, läck i alla rum utom maskin. Den svällande massalsten måste delvis sprängas loss med dynamit, 13.1.38 kom hon under bogsering till Stockholm för prov. rep och reparerade sedan i Göteborg i 2 månader. – Den 9.4.40 var Anten på resa Sydney–Bordeaux och kom utanför spärren. Efter lossning lastat kol för Sydafrika i Engelsk hamn.

ELISE 28.11.40

DRAMATISK STRANDNING VID KIIPSAAR FYR PÅ ÖSEL - OLJERANSONEN RÄCKTE INTE.

Rapport

Avgick Stockholm ond 30.10.40 dest. till Memel med rumslast av 285 ton gasreningsmassa. Djupg F 12′- A.12′3″. 6 ombv.
Strandat kl 17 tors 28.11 c:a 3′från Kiipsaar fyr på Ösel .NW storm med snöbyar och snötjocka. Grov sjö. En man skadats, alla sex köldskadade. Orsak Hård snöstorm,strömsättning och för knapp oljetilldelning. Sista ortsbestämning:Mån 25.11 vid Östergarns Holme. Kurser därifrån varierande. Fart vid grundstötningen c:a 3 knop. Sjökort: SKV 1938 eller 1939.Fartyget vrak

Redogörelse

Ons 30.10. avgick Sthlm ,tätt och fullt bemannat.Destination Memel. Efter uppehåll i Nynäshamn för storm fortsatt resan.

Lör 2.11 i frisk W vind seglat med kurs sydöver W om Gotland. Vinden vid midnatt dragit sig till SW.

Sön 3.11 på morgonen enligt besticket i närheten av Stora Karlsö. SW vind med regnstjocka som ökat till storm med grov sjö. Beslöts hålla in till Visby. Mistat klyvaren. Anlänt Visby vid middagstid och förtöjt på anvisad plats. Kvarlegat några dagar i väntan på bättre väder. Avgick så åter söderöver. Komna till höjden av Västergarn kom vinden åter SW och då oljeförrådetvar i det närmaste slut beslöts återvända till Visby. Legat i Visby för ogynnsam väderlek samt i väntan på extra oljetilldelning. Erhållit 400 kg brännolja.

Tors 21.11 Frisk S vind. Avseglade norrut för att gå genom Fårösund.Mot Mot kvällen SW vinden ökande till storm med regntjocka.Ankrat för natten i Fårösund. Legat kvar för stormen till

Lör 23.11 på morgonen. Frisk W vind. Seglat efter kända föremål efter Gotlandskusten. I närheten av Östergarns Holme var bästemannen sysselsatt med laddning av luftkärlet dåkranen till kärlet lossnade och träffade honom på näsan. Förbundit honom och återvänt med fartyget.Gick in till Slite där vid läkarundersökning visade sig att näsbenet bräckts.Efter behandling fick bästeman återvända ombord.

Sön 24.11 Frisk S vind med regnbyar. Bästeman varit hos läkaren och fått tillåtelse medfölja fartyget.Fått luftkärlet reparerat.

Mån 25.11 kl 09 avgick från Slite.Frisk W vind, klar luft. Stannat motorn utanför prickarna för att spara olja. Seglat efter kända föremål. Kl 12 passerat Östergarns Holme.Kompasskurs SSO½O. SW dyning. Omkring kl 21 vinden vridande mot SW och ökande till kuling med grov sjö. Beslagit jagaren och mesan. Vinden ökat till storm. Mistat stagfocken. Beslagit klyvaren.Tagit 2 rev på storseglet. Beslagit gaffelfocken.

Tis 26.11 Strax efter midnatt enligt besticket på höjden av Libau,c:a 25′

ELISE 28.11.40

till sjöss. Beslöts starta motorn och försöka ligga till och hålla sjön. Under arbetet härmed bröts dörrarna till motorrummet sönder och vatten strömmade ner i motorrummet. Vände då fartyget undan vinden och lade det för BB halsar samt stävat NNW för att få maskinkappen på lä sida. Reparerat dörrarna,länsat motorrummet och startat motörn . Omkirng kl 03 stannat motorn igen för att spara på oljan. Hård SW vind med hög brytande sjö. Stundtals legat och hållit sjön. Beräknade att fartyget gick fram ungefär i N. Startat motorn då och då för att bättre hålla sjön.

Ons 27.11 fartyget tagit in en del vatten under natten som pumpats ut med handpumparna.Nästan hela STB brädgång sönderslagen samt en del av babo babords. Omkrimg kl 06 märktes att att livbåtens surrning och aktertalja sprungit så att båten hängde rätt upp och ner i förtaljan och slogs sönder mot fartygssidan. Då det visade sig omöjligt att få in den på däck och den hotade slå sönder fartyget måste förtaljan kapas. Märkt att fartyget börjat ta inmera vatten. Besättningen pumpat med båda pumparna.Måste hålla undan då och då för den höga överbrytande sjön för att inte manskapet skulle spolas bort från däckspumparna. Motorn startats tidvis för att hjälpa till med maskinlänspumpen samt för fartygets manövrering i den grova sjön ,men då c:a 150 liter olja återstod beslöts spara detta förråd ifall det skulle bli nödvändigt att köra med motorn för att klara land. Flotten,som slitit surrningarna i den överbrytande sjön kasat av storluckan och hotade slita upp luckpresenningarna. Lyckats åter lyfta upp den och surrat denmedan fartyget hölls med sjön. Vinden under natten dargit sig mera västlig.

Tors 28.11 Vinden fullt västlig. Omöjligt stäva högre än nord. Beräknat att fartygetkommit så långt nordvart att Finska Viken kunde uppnås om kursen sattes NO. Eftersom den W vinden ökade och det befarades att fartyget skulle driva rakt mot land, beslöts länsa NO-vart mot Finska Viken för att komma i lä där någonstans. Vid 08-tiden var besättningen mycket uttröttad.Ingen mat kunnat lagas på tre dygn.Storseglet firades ner och gaffelfocken sattes med två rev för att fartyget skulle länsa bättre i sjön. Fram på förmiddagen ökade stormen ännu mera med snöbyar och sjöarna slog rakt över hela fartyget.Besättningen turades om att sitta uppe i riggen och spana efter land. Mycket svårt att styra fartyget. Omkring kl 12 middagen något uppklarnande.Siktat land vid horisonten om STB. Antogs att det var Dagö. Landet åter försvunnit. Hållit fartyget mera med sjön och stävat ungefär ostvart. Omkring kl 13 siktades land med ett fyrtorn om BB ungefär tvärs.Förstod då att detta måste vara Dagö och landet vi siktat förut om STB måste vara Ösel.Vinden plötsligt kantrat till NNW.Vände då fartyget undan vinden och tänkte försöka komma in och ankra i en vik på norra Ösel. Men snötjockan kom

ELISE 28.11.40

åter och landet försvann ur sikte. Startade nu motorn samt satte det revade storseglet samt klyvaren. Lade fartyget västvart för att försöka klara det ut till fritt vatten igen menx på grund av den höga sjön gjorde det ingen vidare framfart och avdriften blev stor trots att fartyget pressades hårt med segel och maskin. Omkring 15.30 siktades i snötjockan land om BB och därefter i SSW-lig riktning en fyr med 4 blänk vilken efter kortet konstaterades vara Kiipsaar på norra Ösel. Eftersom vi i snötjockan och mörkret inte kunde bedöma avståndet till fyren,som emellanåt försvann, bedömde vi avståndet som längre än det var fallet och trodde oss därför kom klara ut på fritt vatten. Omkring kl 17 ländes att fartyget tog botten me aktern och högg igenom i den grova sjön flera gånger varpå det drejade undan vinden, miste styrförmågan ,vattenfylldes och drev mot land.Firat storsegel och gaffelfock. Väldiga grundbrott slog över fartyget från akter till för.Medan besättningen kapade flottens surrningar hämtade jag och bästeman livbälten, och delade ut dem. På grund av de överbrytande sjöarna kunde ingen ta sig ner i kajutan och hämta skeppspappren samt tillhörigheterna. Flotten spolades från den ena till den andra sidan på däcket och visade sig omöjlig att få ut.Jungman Fredriksson blev klämd och skadade ryggen. Då fartyget sjunkit i marvatten till relingarna samlades vi på skanstaket som var den enda möjliga platsen att uppehålla sig. Blossade efter hjälp. Anordnade skydd efter bästa förmåga. Vi höll oss kvar på skanstaket hela natten och ledo svårt av den överspolande sjön och den stränga kölden. Flotten slog sönder skanshusets STB-sida och krossades sedan mot aktre masten.

Fre 29.11 Omkring kl 06 mojnade vinden ner och drog sig mera nordlig var på sjön lagt sig betydligt.Klar sikt. Skurit ut ett stycke segelduk ur gaffelfocken och hissat upp det som nödflagg i fockmasten. Skanshuset var nu så sönderslaget att vi inte kunde uppehålla oss där längre.Vi förflyttade oss akteröver längs relingen till styrhuset som stod någorlunda helt.Satte sedan 2 signalflaggor i mesanriggen för att tilldra oss uppmärksamhet från land. Vi beräknade avståndet till land till c:a 3′. Inget tydde på att vi observerats. Vi fiskade upp en del matvaror som flöt under skylighetet till kajutan. Gjorde iordning en eld av tjära i en pyts för att värma oss själva och för att steka upp lite rått kött som anträffats. Omkring kl 15 siktades en båt som kom ut från land.Vi tände då ett anträffat bloss och blossade från riggen. Båten, som visade sig vara en livräddningsbåt, manövrerade sig upp på lä sida menkunde inte borda.4 man av besättningen räddades genom att halas över genom vattnet i en lina till livräddningsbåten medan 2 man lyckades hoppa över direkt till båten. Vi fördes in till land.Alla var så medtagna att de måste bäras iland och sedan ombord på ett vid en brygga liggande

ELISE 28.11.40

estniskt segelfartyg. Vi fick värma oss och erhöllo sprit och kaffe. Efter en stund kom rysk militär och vi forslades under bevakning av soldater till Kihelkomna där en läkare undersökte ossoch vi fick torra kläder och förplägnad. Kapten på det estniska segelfartyget,som var bosatt på platsen, infann sig hos läkaren,och enligt hans uppgift skulle den ryska militären underrätta rederiet. Samtidigt lovade han att på grund av personlig bekantskap med undertecknads fader sända iväg etttelegram till mitt hem av egna medel nästa dag. Efter ungefär en timme fördes vi under militäreskort med militärambulans till Kuresaare där vi samtliga inlades på ett militärsjukhus. Vi hade alla frysskador. Det stod beväpnade vakter vid dörrarna och ingen förbindelse med omvärlden tillåts.

Lör 30.11 vid 02-tiden infann sig en högre rysk officer med en svensktalande tolk ochfick vid ett två timmar långt förhör uppgifter om olyckan besättningens namn, redarens och korrespondensredarens namn och telegramadress etc. samt anmodades attunderrätta rederiet om olyckan. Efter hemkomsten har jag erfarit att underrättelse endast kommit fram till mitt hem.

Sön 1.12 förhördes jag om fartygets ålder, maskinens ålder,fabrikat och storlek,om master,ankare,kätting mm kunde bärgas,och på fråga varför dessa uppgifter önskades,svarades att en bärgningsbåt skulle försöka gå ut till haveriplatsen. Om detta sedan gjordes har inte kunnat kontrolleras enär vi hela tiden voro under sträng militärbevakning och ej tilläts lämna sjukhuset.

Den 6:e eller 7.12 ,då vi börjat bli återställda, infann sig en högre rysk officer med tolken.Vi begärde då att få komma i kontakt med svensk kosnul men meddelades att sådan endast fanns i Moskva,vilken de själva,enligt uppgift, stod i förbindelse med. Ävenledes begärdes att få komma bort från sjukhuset.Vi underkastades förhör om våra personliga - och familjeförhållanden,mm samt om militära anläggningar i Sverige, i synnerhet mineringar och kustbefästningar, Dessa förhör pågick under ett par dagar och vi hördes var och en för sig med ett par timmar per man. Vi kvarhölls under militärbevakning på sjukhuset ett tiotal dagar innan vi en natt överflyttades med militärbil till ett boninghus i staden. Erhöll ett telegram från beskickningen i Moskva angående pengar för inköp av kläder och biljetter för hemresan ,men militären meddelade att de själva skulle besvara telegrammet. Vi kvarhölls i huset ett par dygn och tillåts inte lämna det. Sedan fick vi besked om att vi skulle få resa hem via Tallinn. Vi fördes till Tallinn under miltäreskort där jagåter begärde att få träffa svensk konsul men upplystes att det icke fanns någon där. Vi inkvarterades först på ett hotell men överfördes sedan till ett bostadshus i staden där vi fick stanna under militärbevakning och där vi underkastades nya förhör

ELISE 28.11.40

av den ryske kommendanten i staden. Begärda av kommendanten besked om hemresa och fick veta attden skulle bli om ett par dagar,men de uppsköt den ena dagen efter den andra. Ett par dagar före den slutliga avresan, som skedde den 21.12 med ss Ruhno ,ekiperades vi samtliga. Amlände till Stockholm den 23.12 då besättningen avmönstrades och rederiet underrättades om förlisningen.

Oscarshamn 2.1.41
Thorvald Persson
Befh.

Crew List

Befh Per Thorwald Persson, Skillinge, 5.11.11 (Sedan 26.10.40)
Bästeman Walter Johansson, Bosgård, S:t Sigfrid, 19.12.20 (26.3.38)
Lättmatros Alvar Öberg
Jungman Alvar Fredriksson, Resby 2, Kvarnlyckan, 10.7.15 (5.6.40)
Jungman Georg Olsson
Kock Mårten Mårtensson

Sjöförklaring i Oscarshamn 4.1.41 kl 11

Sakkunniga: Ombudsman Thor Johansson & vicekonsul C.O.Svensson.
Fartyget kaskoförsäkrat i Smålandskustens Sjöförsäkringsförening i Kalmar ochi Svenska Veritas, Stockholm. SKN underrättats.
Avlastarna, Gas -& Koksverkens Ek. Förening UPA,Sturegatan 10.Sthlm ,sålt lasten Fob. Köpare till lasten var firma Karl Grunewaldt,Kurfürstendamm 1[illegible] Berlin-Helensee. Lasten troligen försäkrad i tyskland.
Sakkunniga ställt följande frågor:

1) Då endast få kurser ochinga distanser finns angivna i olycksrapporten efter avgången från Slite är det omöjligt att med någon säkerhet rekonstruera fartygets segling. Borde inte några lodskott gett upplysning om att fartyget framkommit mera ostvart än beräknat?
2) I rapporten finns ingen uppgift angående logg och seglade distanser. Har ingen logg använts eller några anteckningar därom gjorts?
3) När vinden kl 13 den 28.11 kastade om till NNW uppgives att fartyget vändes undan vinden för att söka uppnå nödhamn på Ösels nordkust. Borde då ej fartyget sitället ha lagts mot vinden med sjön om BB för att med hjälp av motorn söka komma ut från land? Möjlighet att söka nödhamn på denna kust med NNW-lig vind måste anses som ett riskabelt företag.

Befh Persson: Det hade bara varit tal om att försöka komma in och ankra i en vik på norra sidan av Ösel. Elise hade bara hållit undan för vinden så lång tid som det tagitför att sätta segel och starta motorn,d.v.s kortare tid än en timme. Därefter hade kursen satts W. Alla kurser och riktningar i rapporten = kompasskurser. Deviationen var obetydlig. De från Östergarn styrda kurserna hade varit noggrannt bestämda ochutsatta

ELISE 28.10.40

i kortet som omständigheterna medgivit. Det hade i den grova sjön varit omöjligt att använda handlodet. Patentloggen var ute men på grund av fartygets låga fart hade den inte fungerat.Den hade visat rätt tidigare under resan. Maskin hade gått för fullt och fartyget fört tvårevat storsegel,två revad gaffelfock,förstäng och klyvare. En man stod utkik i riggen på halvdäck akterut. Befh stod själv till rors. Avståndet till Kiipsaar fyr då fartyget strandade varit c:a 3 sjömil och farten vid strandningen c:a 3 knop. Då fartyget gick på var fyren i S 40. Iland hade det för befh uppgivits att vindstyrkan varit 25 till 30 sekundmeter då fartygetgick på och att stark sydgående ström rått. Bästa sättet att rädda fartyget hade varit att komma i lä av Gotland men brännoljan hade inte räckt till för det.

Bästeman Johansson: Vitsordat rapporten. Hans minne osäkert ifråga om styrda kurser och andra detaljer.

Jungman Fredriksson: Bara varit tal om att försöka komma in i en vik på Ösel men man hade inte inlett något sådant försök. Själv stått till rors i omkring en timme,i övrigt stod befh vid rodret.

Rapport till UD

Byråchef Setterwall,UD, upplyste 14.12.40 KK at det Sovjetryska Utrikeskommissariatet upplyst att Elise sjunkit och att besättningen "innevarande dag avreser till Stockholm via Tallinn."

KK memorial 23.1.41

Hårda NW och SW stormar satte det under små segel kryssande och drivande fartyget alltmera NO-vart hän,och då befh slutligen i samråd med den uttröttade besättningen beslöt sig för att söka lä i Finska Viken eller norr om Ösel,drev fartyget iland i rådande snöstorm. Ofullständiga kurser och inga utseglade distanser,vilka dock under de rådande väderleksförhållandena blivit ytterst approximativa, gör det omöjligt att rekonstruera befälhavarens navigering efter avgången från Slite hamn. Ex officio

Bo Bergström

Civilhaveri SKNEIII 192

SKN avförde 10.8.42 Elises undergång som rent civilhaveri.

Historik Eget

3-mastad motorskonert på 193 brton byggd 1904 av N.P.Petersen på Thurö av ek på kravel. (Ex Maagen) L 31,5 B. 7,5 Tillhörig ett partrederi i Oscarshamn med glasmästare Ernst August Petterson som huvudredare.Byggd 1904 som bramsegelskonerten Maagen för R.W.Rasmussen i Svendborg. I febr 1918 sålde ett rederi i Hasle,Danmark Maagen för 25500 kr till ett partrederi i Marstrand och hon fick namnet Elise. Några år senare kom hon till Mörbylånga och 1930 sålde J.A.Mårtensson i Bergkvara Elise till Oscarshamnsrederiet. 67 hkr 2-cyl June-Munktellmotor insatt 1932.

YNGARÉN 29.11.40

TYSK FLYGATTACK MOR KONVOJEN - 2 BOMBER EXPLODERAT INTILL BB LÅRING.

Rapport:

Avgick Liverpool mån 25.11.40 i konvoj destinerad till New Orleans, La. 1000 ton sandbarlast, varav 760 ton i rummen och 240 ton till 1 meters höjd på akterdäck. Dhupg. F 9' - A 17'06" 32 ombv.
Fre 29.11 kl 10,30 f.m flyganfall mot konvojen på lat N 55° 17' -W 15° 02' Vind SW4, lätt sjö med dyning och sättning. Mulen luft. God sikt. 1e styrmans vakt. Läckage i bottentankarna. (Lämnat konvojen 29.11)

Skeppsdagbok Resa nr 71

Fre 29.11 kl 24-12 f.m Vind SW 4, barometer 30,29, temp. 10, luften mulen sjö lätt meddyning och sättning. Kl 10.30 fartyget anfallet av ett flygplan som fällt 2 bomber vilka passerade fartyget strax för om poop en och exploderade i vattnet c:a 20 meter från BB låring. Vid explosionerna uppstod våldsam vibration i fartyget, och en del fönster och ventilglas krossades. Kl 13 har det upptäckts att en glasruta på undre bryggan krossats och fallit ur ramen. Vid omedelbart företagen pejling av rännstenarna befanns det att vattnet genast börjat öka i BB rännsten i rum 3. (16" mot 6" i STB rännsten)

Lör 30.11 Vakten 16-20. Vind S 6, hög SW sjö ochmycket grov dyning, mulen regndisig luft. Fartyget harvvid den hårda sättningen upprepade ggr slagit botten i sjöarna varvid våldsamma vibrationer uppstått i skrovet. Samma våldsamma sättningar och vibrationer i fartyget hela dygnet

Tis 3.12 kl 09 visade pejlingar av rännstenarna :Nr 1 STB 23"- BB 12", Nr 2 STB 20" -BB 5", Nr 3 STB 10"- BB 26,5", Nr 4 STB 14"-BB 12", Nr 5 STB & BB 17". Nr 1 STB rännsten länsad. Vid de dagligen företagna pejlingarna av rännstenarna har det konstaterats att vattnet överallt ökar, med undantag av nr 2 BB rännsten, och detta läckage säkerligen en följdav bombexplosionerna den 29.11.
Under vakten 12-16 vind SW8. luften byig och mulen, sjön och dyningen hög SW-lig med våldsam slingring och sättning. Mycket svåra vibrationer i fartyget hela dygnet. Under fartygets våldsamma slingring har en prismakikare, tillhörande befh, fallit ner i däcket från övr bryggan och totalt sönderslagits. Vidare har Aldis-lampan med batterier slingrat ner från stället i navigationshytten och ramlat ner på soffan vars dyna totalt sönderfrätts av batterisyra.

Fre 13.12 kl 09: Nr 1 STB 20"- BB 14", Nr2 STB 24" - BB 5", Nr 3 STB 18 BB 9", Nr 4 STB 15"- BB 15", Nr 5 28". Dessutom har vattnet stigit upp i pejlröret i nr 1 tank till 10,5'. Nr 1 STB rännsten länsad. Befh har per telegram underrättat Transatlantic i GTbg

YNGAREN 29.11.40

och fartygets agenter i New Orleans om läckaget och anmodat dessa att ordna besiktning av Lloyds surveyor vid framkomsten och torrdockning.

Tis 17.12 kl 15.50 anlänt till New Orleans redd och ankrat,BB+ 45 famn. Kl 16 läkare och emigrationstjänstemän ombord samt Lloyds surveyor och assuransens ombud vilka senare nämnda efter en preliminär undersökning bestämt att fartyget skall torrdockas.

Lör 18.12 kl 07-14 lossat sandbarlasten med 2 pontonkranar vid St.Andrew Street Wharf. Efter lossningen upptäcktes en djup buckla vid lucka 4 STB. Möjligen har något bombfragment slagit denna buckla.

Sön 19.12 kl 15.30 intagits i Todd Johnsons Dry Dock.Kl 16 var dockan torr. Verkstadens arbeten påbörjats kl 17.

Tis 21.12Verkstadens arbete pågått till kl 12 middagen.Utdockats 11.10-11.30.Förtöjt på utsidan av en annan båt med BB sida till kl 14 vid Todd Johnsons Dry Dock nr 1.

Yngaren 21.12.40
A.Dreilick
Befh.

~~Maskindagboken~~

Fre 29.11 Under dygnet varierande farter tills full fart för gott 19.04 Brutit konvojen.Pejlat 3ans BB tank kl 15 = 153 cm

Av maskindagboken 29.11- 19.12 40 framgår att under hela resan till New Orleans regelbunden länsning gjorts av bottentankarna 1-6 liksom i 3:ans BB rännsten ,Ians STB rännsten samt förliga och aktra kofferdammarna. Sön 16.12 länsades rännstenarna i rum 1-5,båda sidor.

Maritime Inquiry held by Royal Sw.Consulate,New Orleans, Louisiana,18.1.41 kl 15 onboard ms Yngaren.

Befh Dreilick: Immediately after the attack I ordered a damageinvestigation,including sounding of the bilges,and the sounding revealed anabnormal amount of water in No 4 port bilge.Fortunately,there was no apparent damage to the engines,steering equipment and navigation instruments and the vessel was able to continue her voyage without assistance. The vessel was so violently shaken up I ordered a daily examination tobe made in order to detect hidden damages as soon as possible. The bilge pumps were able to dispose of the increasing water in the bilges.

1e styrman Granger: Watch on the bridge. 29.11 at 10.30 a.m while proceeding in the convoy I heard gunfire from a destroyer on our STB side and after that I saw a plane coming in the direction of another ship in the convoy,passing such vessel about 45° on our bow and dropped some bombs,after which the plane headed for Yngaren and ropped some more

YNGAREN 29.11.40

bombs, which fell approx. 30′ from the vessel. The shipshook very hard from the explosions in the water. I also heard som glass fall and noticed tha one glass was broken on the bridge. Soundings were taken by the carpente acting as 3d officer.

Chiefen Olsson: On watch in the engineroom. Heard the bombing, felt the terrific jolt of the vessel and some of the lamps in the engine room fell out. No recordingsof the bombing made in the engine logbook,

2e styrman Johansen & 3d styrman Nilsson: felt the severe shaking of vesse

2e maskinist Carlsson: I was in my cabin and did not see the plane, but I heard the bombs whistling by and felt the heavy movement of the vessel.

Stuert Samuelsson: I was in the 2d engineers cabin. I saw the plane comi over, saw the water on the side of the ship bubbling but did not see the plane actually dropping the bombs, I felt a very hardjolt and heard some broken glass probably from the engineroom.

Båtsman Lagerholm: I was on the foredeck on the STB side. Was mixing some paint and heardthe sound of airplane motors off the STB side and I saw a plane heading for us, coming from another ship on the STB side where it had dropped bombs. When the plane was 5-6 yards form our STB side I saw 2 bombs fall which passed over the masts, hitting the water about 5 or 6 yards from the port side, causing the water to rise high in the air and the ship shook violently. I also heard glass break but I do not know from where the sound came. Also some paint fell in the f′castle. I was alone on fore deck and ran aft and saw the captain and chief officer on the port side of the bridge. The master yelled to me to call all hands on deck and the 2d officer to the bridge, which I did.

Matros Forsström: At the wheel. Heard a destroyer shooting at the plane. Then I saw the plane heading for our ship and heard the bombs whistling by. I did not see the bombs falling or hit the water, as the wheelhouse is enclosed with concrete slabs and I stayed at the wheel allthe time but I felt a heavy jolt to the vessel. Also heard some brokenglass but did not know where it came from.

Kopia på ovanstående på flygpostpapper inkom till KK först 13.5.41 via konsulatet i NY.

KK memorial 3 6 41 konstaterade att "fartyget bombarderades av ett fientligt flygplan under gång i engelsk kon voj. ((Tidigare alltid hetat att det varit okända flygmaskiner)) (Ex officio Bo Bergström)

Crew list

Befh Axel Karl Gunnar Dreilick, Sundsvall, 17.9.80 (Nov -36)

Forts

YNGAREN 29.11.40

CREW LIST

Befh Axel Karl Gunnar Dreilick,Sundsvall, 17.9.80 (Nov 1936)
1e styrman Sigvard R.GRanger, 28 år (Svensk) (10.10.40)
2e styrman John Johansen, 31 år (N) -"-
3e styrman Nils Nilsson, 47 år (egentligen timmerman ombord) (10.10.40)
Chief Oscar R.Olsson, 58 år (Ombord sedan jungfruresan 1921)
1e maskinist Karl V.Karlsson, 33 år (31.1.40)
2e maskinist Frans O.Carlsson, 49 år
Maskinassistent Gustaf S.Hedström, 32 år
Maskinassistent Karl R.Andersson, 40 år
Steward Erik Gustav Samuelsson, 38 år (Juli 1935)
1e kock Sven B.Ahlquist,37 år
2e kock Fritz H.Pihl, 18 år
Uppassare Allan S.Breding, 16 år
Uppassare John N.Carr, 16 år (E)
Båtsman Ernst W.Lagerholm, 53 år (2.1.40)
Sailor Yngve E.Carlstedt, 43 år (Överlevde Yngarens sänkning 12.1.42)
Sailor Gorg O.Johnsson, 37 år
Sailor Erik G.Persson, 36 år
Sailor Sven F.Forsström, 23 år (Finsk) (29.12 39)
Sailor Nils E.Petterson, 31 år (Finsk)
Sailor Sture E.Andersson,20 år
Sailor Konrad H.Jansson, 28 år
Sailor Sven G.Dahlström, 23 år
Sailor Klaus P.Hansen, 22 år (Dansk)
Motorman John Hugo Sillberg, 66 år-(Dödad 5.6.41 i Port Elizabeth,föll berusad ner från landgången kl 15)
Motorman Tor A.Syhlen, 19 år
Motorman Ragnar K.Ottoson, 34 år
Motorman Oscar S.Olsson, 29 år
Motorman Fritz T.Ingemarsson, 24 år
Motorman Gustav T.Gustavsson, 32 år
Motorman Hugo Knutsson, 20år
Motorman Oscar L.Olsson, 38 år

Egna noteringar

KG-40-basen bombats 22.11.40

Natten till 22.11.40 bombade 32 RAF-plan Kampfgeschwader 40-basen vid Bordeaux och denna raid plus dåligt vinterväder reducerade Concordplanens operationer över Atlanten till sporadiska attacker under 2 veckor framåt. Med största sannolikhet var det ett Fokke-Wulff-Condor plan somangrep konvojen. Inga sänkningar ägde rum den 29.11.40.

YNGAREN 29.11.40

Telegram

Transatlantic skrev 13.12 40 till SKN att de fått ett telegram från befh på YNgaren (På resa Liverpool-New Orleans)
"Beräknar framme sjuttonde punkt flyganfallna 29.11 två bomber exploderat tätt fartygssidan förorsakande läckor tankarna in och utsidan torrdockning oundviklig inga ovanbordsskador."
(Journalutdraget,sid 1, fick rederiet först 15.2.41 och sändedet till SKN den 18.2

Assurans

Kaj Pineus utgivit dispache i G öteborg 11.4.42 (Ej i mappen)
Rederiet skrev 14.4.42 till SKN att Yngaren var "off hire i New Orleans från den 19.12.40 kl 14 till den 12.1.41 kl 15.30.
SÅAF skrev 13.4.42 till SKN att reparationen i New Orleans,vid Todd Johnson Dry Docks Inc., belöpte sig till 30404 dollars.
Den 17.4.42 utbetalade SKN till rederiet 118.132:59 kr för reparation, dockning och bottenmålning i New Orleans.

SKN EII dispacher.

Dispache 11.4.42 i Göteborg

Kaj Pineus på SÅAF:s begäran för att fördela kostnaderna mellan SÅAF och SKN. Då bombexplosionerna ägt rum i närheten av BB låring har skadorna i rum 2,3,4,5 och i maskin samt tankarna 2-6 och akterpiken vållats av bombningen medan skadorna i rumI,tank 1 och förpiken ansågs förorsakade av dåligt väder eftersom förskeppet klappat våldsamt i sjön. Gränsen mellan bomb- och hårtväderskadorna bedömdes av Pineus ligga i rum 2. Dispachen ålagt SÅAF att till Transatlantic utbetala 23060:60 kr med avdrag för vad som redan må ha utbetalats. -

Besiktningsinstrument

4115 nitar måste svetsas rep.diktas i bottentankarna och tunneln, 855' plåtväxlar svetsas liksom en mängd fotvinkeljärn,förbindningsvinklar o.dyl, 123 cementfickor i rum 3-6 förnyas, 12 spantclips tätas med mönjekitt i tunneln, böjda & bräckta läns-och pejlrör åtgärdas mm
Yngaren börjat lasta efter reparationen den 13.1.41 kl 08 (Utdockades den 30.12.40 i 11 dygn idockan)

Historik

Se Yngaren 12.1.42 då hon sänktes i orkanartad storm i Nordatlanten. Endast 2 av de ombordvarande överlevde efter en månads drift på en flotte.

GWALIA 2.12.40

PÅ RESA CARDIFF- LISSABON MED KOLLAST TORPEDERATS KL 05.30 I HÖG SJÖ OCH SJUNKIT PÅ MINDRE ÄN TVÅ MINUTER. FYRA AV DE TJUGO OMBORDVARANDE BÄRGATS FRÅN EN FLOTTE EFTER ELVA DYGN AV H.M.S. VIDETTE OCH LANDSATTS I GIBRALTAR 15.12.

GWALIA 2.12 40

Rapport

Avgick Cardiff 16.11 40 destinerad till Lissabon med rumslast av kol samt 200 säckar post. 20 ombv.
Sänkt den 2.12 kl 05.30 c:a 200 sjömil W. Lissabon i N. vind, hög sjö.Halmulet. 2e styrmans vakt . Utkik på bryggan.16 dödats, en insjuknat i magkatarr

Göteborg 5.3.41
Oscar Fredriksson
Maskinelev.

Ångaren avgick i engelsk konvoj från Cardiff den 16.11. med last av kol o 200 säckar post destinerad till Lissabon. Under resan rådde ganska dåligt väder med hög sjö. Ångaren hade ibland svårt att följa med konvojen och sackade tidvis efter, men befann sig natten till 2.12 i konvojen.((OG46)) Jag hade vakt i maskin kl 12-04 nyssnämnda natt.Efter vakten gick jag upp ur maskin och akterut till min hytt i skansen där jag omedelbart gick och lade mig. Jag hade just somnat in då jag väcktes av en kraftig smäll. Jag rusade upp ,drog på mig min livräddningsdräkt,sprang upp på däck och bort till STB flotte på lucka 3. På samma lucka låg även BB flotte och kring denna befann sig större delen av besättningen. När jag stod där hörde jag kaptenen ropa:"Till STB båt!" Jag hörde även på rösterna i mörkret att Ie maskinisten, 2e styrman, matros Gullaksen,maskinelev Eriksson och eldare Värja befann sig omkring flottarna. Cirka en halv minut efter det jag had kommit fram till flotten sjönk fartyget mycket hastigt och jag sögs ner i vattnet. Efter en stund lyckades jag ta mig upp till ytan,såg då en flott några meter från mig,simmade dit och tog mig upp på den. På flotten befan sig mässuppassare Evans.Ögonblicket efter kom matros Enghöj och jungman Lorentsson simmande till flotten och vi hjälpte dem upp. Runt omkring oss i vattnet hörde jag mina kamrater ropa på hjälp men jag kunde inte urski någon särskild röst. Inte heller kunde jag i mörkret se någon av dem. Under en tid som jag uppskättar till bortemot 2 timmar hörde jag rop från dem som fortfarande befann sig i vattnet. På flotten riggade vi upp en nö signal av en åra med en sjösäck på och drev i hård nordlig vind sydvart. Matros Enghöj berättade för mig att han innan ångaren sjönk stått utkik på bryggan BB. Kl 05.30 hört och känt en kraftig explosion på BB sida av fartyget något för om bryggan.Av vattenmassorna som slog över bryggan had han kastats över till bryggans andra sida.Därefter hade han sprungit ner lösgjort STB flotte.Jungman Lorentsson berättade att han då explosionen inträffade hade suttit på STB bunkerlucka midskepps. Han hade omedelbart sprungit till skansen,hämtat sitt livbälte och sedan skyndat tillfottarna Mässuppassare Evans berättat att han legat och sovit i sin hytt midskepps på SBB sida och att han ,väckt av explosionen, tagit sitt livbälte och

GWALIA 2.12.40

rusat till flottarna. I 11 dygn drev vi söderut på flotten och först den 13.12 blev vi upptäckta av en Engelsk jagare ((H.M.S.Vidette nr 148)) som gick med en komvoj norrut.Jagaren satte ut en livbåt och tog upp oss. Efter c:a ett dygn vände jagaren för att gå söderut och vi blev landsatta i Gibraltar den 15.12 där mässuppassare Evans fördes till sjukhus med magkatarr.
(Ovanstående ingivet vid sjöförklaringen i Göteborg 10.3.41)

Sjöförhör i Göteborg mån 10.3.41 kl 14

(H)

Sakkunniga lotskapten H.P.Kullander och hamnkapten Sven lundmark.
Maskinelev Fredriksson enda vittnet. De andra 3 räddade kvar utomlands.
Fredriksson : Gwalia sjönk på 2-3 minuter. På flotten hade funnits vatten, corned beef,5 filtar , 5 oljerockar, en åra och ett drivankare. En åra förlorad vid förlsiningen. Färskvattnet räckt genom ransonering. Endast F. hade hunnit få på sig livräddningsdräktenb,Evans och Lorentson hade livbälten, Enghöj ingetdera. Då det ljusnat på morgonen kl 08 2.12 hade de iordninggjort och kastat ut drivankaret för att söka hålla sig i närheten av förlisningsplatsen. Dessförinnan hade det i mörkret varit omöjligt att klargöra drivankaret. Under natten drev flotten en avsevärd stäcka i hög sjö. I Gibraltar fått veta att ett Engelskt. fartyg i komvojen blivit torpederat kort efter Gwalia. Ett förhör hållits 27.12 inför sv.konsuln i Gibraltar, George Gaggero, som följer:
Den 20.1 41 översände konsul Gaggero i Gibraltar till UD i original och avskrift 2 likalydande "berättelser" om Gwalias undergång, den ena avgiven och undertecknad av Lorentsson och Fredriksson, den andra av Evans och Enghöj. (H)-stämplats av UD : ej för publicering. Kopior inkom till KK 20.2.41 med hemligstämpel på.

R19 D/322
Bil 2 ad.besk.i Madrid nr 28/41

" I, the undersigned, was on a voyage on the swedish ss Gwalia of the Sevnska Lloyd,Gothenburg, from Cardiff to Lisbon with a cargo consisting of coal and also mails. When on the 2d dec.1940, at about 5.30 a.m.,when the ship was still about 200 miles from Lisbon,the ship was lost after an explosion on the port side.She sank after 2 or 3 minutes. I, together with 3 other members of the crew, Bror Lorentsson, Oscar Fredriksson and Egon Enghöj,took a raft,on which we remained eleven days till we were picked up by the British destroyer Vidette (nr 148) which landed us at Gibraltar on the 15th december 1940.
The Gwalia had eleft Cardiff for Lisbon on the 16th november 1940

Gibraltar 27th december 1940
Evan Evans Egon Enghöj

I hereby certify that the above declaration was made to me by etc

GWALIA 2.12 40

who was landed at Gibraltar on the 15th december 1940 by a British man-of-war after being picked up from a raft on the high seas.

Royal Swedish Consulate, Gibraltar, 17 dec 1940
George Gaggero
Consul for Sweden.

Crew list Per Cardiff 15.11.40

+ Befh Berthel Lindberg, Nordenskiöldsg. 20, Gtbg, 4.7.81 Gtbg (8.1.40) (Vean 1931)
+ Ie styrman Ture Petterson, Nora Arendal, Gtbg, 1.8.80 i Gryt -"-
+ 2e styrman Karl Axel Lange, Järnbrog. 18, Uppsala, 3.10.05 Västervik(16.
+ Chief Karl Algot Petterson, Ärlegatan 2, Gtbg, 13.3.98 Västanfors (8.1.4
+ 2e maskinist Anders E.Amberntsson, Kastellgatan 4, Gtbg, 26.7.85 Speketöd
+ Stuert Oswald Mattson, Linnégatan 37, Gtbg, 29.10.07 Morlanda (16.3.40)
+ Kock Karl Jörgensen, Ardrossan, 11 9.95 i Farsund (1.11.40 Workington)
(Skriven i Workington, England. Bergens sjömanshus)

Mässuppassare Evan Ewans, 40 Broadway, Cardiff, 26.9.23 Cardiff(15.11 40 Cardiff.

+ Matros Karl J.Larsson, Stadsägan 124, Hässelby, 10.8.87 Helgarö
(Mönstrat i Gtbg 15.3.40 skriven i Sundbyberg)

+ Matros Bendick Gullaksen, Strömsnäs, Arkö, 17.9.07 Bergen (16.3.40 Gtb

Matros Egon Enghöj, Sjellandsgade 40A, Esbjerg, 10.3.12 Esbjerg
(Mönstrat på 12.7.40 i Liverpool)

+ Lättmatros Gösta (Ingemar) Svensson, Nygårdsgatan3, Halmstad, 23.3.17 Halmstad (15.
+ Lättmatros Fred. Andersson, Fessberg, 8.12 18 Fessberg (skriven i Gtbg
Mönstrat 1.11.40 i Workington

Jungman Bror Lorentsson, Magnarp, Väjbyslätt, 30.8.95 Barkåkra (16.3.40)
+ Eldare Nils (Gunnar) Wärja, Härnösand (Sandviken), 12.9.18 i Nora (16.3.40)
+ Eldare Knut Kullander, Masthuggsliden 10, Gtbg, 2.7.90 Gtbg (14.3.40)
+ Eldare Ole Andreas Röming (Rönning), Nordskields 5, Norge, 21.11.92 Laksvik
Trondheims sjömanshus. Mönstrat i Workington 1.11.40
+ Eldare Yngve Kristiansen, Rjukan, Norge, 11.3.14 Mjöndalen, Skien
Mönstrat i Workington 1.11.40

+ Maskinelev Paul Eriksson, Hällefors, 21.1.13 Hällefors (Sevilla 2.8.40
Maskinelev Karl Oscar Fredriksson, Finnerödja, 28.11.18 Finnerödja (16.

Eriksson och Fredriksson båda Karlstads sjömanshus
(Fredriksson + 9.7.42 på Margareta)

KK Memorial 4.4.41

Fartyget av allt att döma torpederats utan varning av en u-vatten. Den i Engelsk konvoj gående Gwalia befann sig vid tiden för olyckan i nordatlanten, ett par hundra naut.mil W om Lissabon där vattendjupet uppgår till över 2000 famnar varför en minsprängning måste anses helt. utesluten.

Ex Officio
Bo Bergström

GWALIA 2.12.40

Telegram Sv.Lloyd till UD 16.12.40

Gwalia avgick från Cardiff 16.11 (till Lissabon?)
Inget avhörts.
Liguria avgick från St.Johns,N.F. 20.11 till ?
Intet avhörts. Vi telegraferad för en vecka sedan till Lissabon och frågade om något avhörts,men fingo dagen efter nekande svar.

UD sänt chiffertelegram till Lissabon 16.12.40

Intet avhörts Sv.Lloyds Gwalia sedan 16.11 då fartyget avgick från Cardiff. undersök. telegrafera =Ministry Foreign affairs

---

) Hp80c 3514

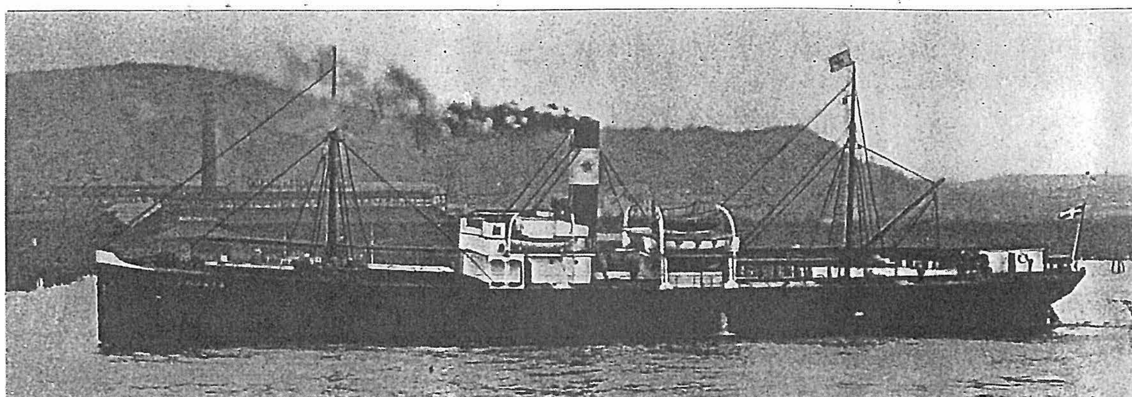
Telegram London till UD 16.12 40 kl 13.08

414 steamer Gwalia sunk following survivors onboard ship wz egon engberg carl oscar fredriksson B.lorensson and british messboy Evan Ewans = Sw.Consulate General

Dito 16.12 40 kl 18

415 ours 414 correct names survivors are swedish jungman bror lorensson å address magnarp vejbyslatt swedish engineroom apprentice carl oscar fredriksson finnerodja dansih seaman egon enghoj sjaellands gade 40 esbjerg british messboy evan Ewans 40 broadway cardiff 6 Sw.Consulate General

---



Gwalia.

KK vol 22

Brev från konsuln i Gibraltar till UD 9.1.41

Adresserat till His Excellency the Swedish Minister,Sw.Legation,Madrid.
... Evav Ewans , who was aboy of 17 years of age,has alreday been repatriated to Cardiff,and Egon Enghoj,Danish, will be given employment on another vessel. As regards the 2 swedish subjects I am arranging,in accordance with telegraphic instructions received from the Royal Ministry of Foreign Affairs in Stockholm, to send them overland to Sweden via Spain. For this

GWALIA 2.12.40

purpose I have approached the local spanish consulate-general,where I have been informed that, if they receive authority from the spanish foreign office,they will visa, in transit, the provisional "certificate of nationality", which I will hand to these men for their journey. I have therefore asked your Excellency to kindly approach the spanish foreign office on the subject. - I presume that they will have to go to Madrid by train from Algeciras or San Rocque, and I shall advise your Excellency in due course ,so that they can be met by a representative on arrival at Madrid. -All expences in connect. with these men at Gibraltar are being paid by the agents of the Gwal. in accordance with instructions they received from their principals.

I have the honour to be.
Yours Excellency's
Most obedient humble servant.
Geo, Gaggero
Consul for Sweden.

Enghöj mönstrat ut

Enl. brev till UD från consul Gaggero,Gibraltar, 17.1.41 mönstrade Enghö den 17.1 ut på ss Solstad. Ewans repatrierades den 29.12.40 till Cardiff På grund av spansk vägran att bevilja visum var de 2 svenskarna ännu kva i Gibraltar 17.1.41

4.1.41 skrev Gaggero till UD att "the survivors have informed the consul that it is most improbable that any other members of the crew can have been saved, as the ship sank in about 3 minutes from the time the explos took place,and that none of the other ships in the convoy stopped to loo for survivors".

Tom flotte från Gwalia siktad 15.12.40

10.1.41 meddelade s/konsulatet i Gibraltar skriftligt av vice-admiral G.F.B.Edward-Collins,Commanding North Atlantic,Gibraltar :

No 581

Sir,

With reference to your letter 1/1941 of the 4th january, I regret to inform you that no news has been received of any further survivors of the ss Gwalia. On the 15th december last, one of H.M. ships sighted a small raft belonging to this ship, from which were recovered 3 lifebelts 4 blankets and 4 oilskins.There was no trace of any of the crew.

I have the honour to be,
Sir,
Your obedient servant
G.F.B.Edward-Collins
Vive-Admiral.

GWALIA 2.12.40

SKN 3.1.41 utbetalat 500.000:- i totalförlustersättning
Rederiet fick från SKN 5.9.41 10860:32 för effekter
-"- -"- 17.112 41 675:- för eldarna Rönnings och Kristianse effekter
-"- -"- 23.5.42 1935:- för instrument som utbetalats till befälets anhöriga.

SKN Vol 194 Utanför spärren i april 40

27.3.40 anlände Gwalia till Manchester från Göteborg och blev liggande där till 29.5.40. Måste lossa sin last av 827 ton salt och styckegods till Gtbg och ligga overksam. Kostat SKN 28886:22 den 20.1.41

SKN EVII vol 240

12.4.40 avgick Gwalia med 882 ton salt och styckegods från Runcorn destinerad till Halmstad/Malmö. Måste lossa lasten i Liverpool. Kostat SKn 46748:55 i uppehållskostnader.

Mässuppassare Tom Evans berättar

(T.Fredh: "Utanför spärren" (Lysekil 81))

Vi gick från Bristolkanalen med last av kol och post. Det var en konvoj med 25 båtar. Jag låg vaken i min hytt när smällen kom. Jag sprang upp på däck där jag hörde order och rop på svenska. Det var mörkt och kaotiskt och jag gjorde som de andra, hoppade i sjön. Efter en stund fann jag en flotte som jag tog mig upp på. Jag hörde flera av kamraterna ropa men dåggingen, förrän en från maskin dök upp. Det var maskinelev Fredriksson. Efter yttreligare några minuter kom en svensk jungman Lorentsson och en dansk matros Enghöj. Vi hörde fortfarande ropen från folk som låg i vattnet men vi kunde inte styra flotten. Det var december och oerhört kallt. Vi tog en åra som mast och på åran satte vi upp en sjömanssäck som vi skar sönder till segel. Ingen av oss kunde segla. I elva dygn drev vi omkring, som i en mardröm. Vi hade färskvatten till en början med ,men det sinade och de sista dagarna hade vi ingenting. Ett tiotal små burkar med corned beef tog också slut. Övrig proviant var förstörd av saltvatten. Nätterna var kalla och inte heller dagarna bjöd på någon värme. Vi kunde torka våra kläder som var stela av salt när vi tog av dem. De stela kläderna gjorde att vi började blöda i armveck, knäveck och ljumskar. Huden i ansiktet sprack av saltet. Vi kände oss mycket nedstämda. Den 13.12 upptäckte vi en konvoj på väg till Gibraltar och togs upp. Vi blev inlagda på sjukhus i Gibraltar.

Sjöfartsbyråns Arkiv, FIIA, vol 85

Efterlysning av en Gwalia-eldare 1948

GWALIA 2.12.40

Til
Kungl. Kommerskollegium.

Sökend opplysning om krigsforliste
Ole Andreas Johansen Rönning

Da underskrevne etter å ha undersökt på det Svenske konsulat i Trondheim ikkje kan få noko opplysninger over krigsforliste. Ole Andreas Johansen Rönning, ber eg godheitsfult om KK kan gi noko opplysninger om forannennte. Da det er av interese for de begyndte minnesmerke som skal reise i bygda over dei som kom bort frå Leksvik under krigen, Ole A.Rönning er födt 21 januar 1892 i Leksvik. Fyrböter på ss Gwalia av Göteborg. Torpedert 2 december 1940 i Atlanten 250 sjömil vest for Portugal.
Gikk ss Gwalia lastet for alliert havm? Eller i hvilken havn skulle de laste? Kan rederiet gi ettersökte ein attest for hans tjeneste som fyrböter? Eg er takksam for dei oplysninger eg kan få og ber om rederiet ka sende meg ein attest. For den betydning sjöfolket hadde for det svenske folk. Dei som vågde livet i det fasefulle arbeide som sjölivet var under krigen. For eg be om svar snarest.

Leksvik 9.6.48
Vyrdsomt
Ivar Röstadsand
Leksvik, pr Trondheim.

KK svarat 12.7.48

D.N:r 678.
I anledning av Eder förfrågan av den 9.6.48 etc får KK meddela följande I de till kollegium inkomna handlingarna rörande nämnda olycka nämnes bland de ombordanställda, vilka icke blivit räddade, en eldare Ole Andrea Röming, född den 21.11 92 i Laksvik. samt inskriven vid sjömanshuset i Tronfheim. Röming hade den 1.11.40 i Workington nödgats mönstra å fartyget, vilket vid olyckstillfället befann sig på resa Cardiff-Lissabon i engelsk konvoj.
Ett norskt 25-öres frimärke återgår härmed.

Enligt uppdrag
Erna Frodi

((I marginalen på konceptet i blyerts skrivet:
Ang .Gwalias torpedering se dossier i hemliga arkivet 17 2/41 III, D.n:r 4879/40))

Egna noteringar

Sänkt av U-37, Nicolai Clausen

Gwalia gick i den helt mörklagda konvojen OG 46 då hon sänktes 2.12.40 av U-37, Nicolia Clausen, på N. 39 22′- W.14 22′, kl 04.18 tysk tid. Kl 04.40 torpederade Clasuen ett annat fartyg i konvojen, Engelska ss Jeanne M. på 2465 brton, på resa Cardiff-Lissabon med 3200 ton kol. 7 av 26 ombord dödades. Position N.39 22′- W 14 18′. -Gwalia blev det

GWALIA 2.12.40

fjärde svenska offret under kriget för U-37, som sänkt Vistula 8.10.39, mt Sveaborg 10.4.40, ms Erik Frisell 19.5.40 och som 2 dygn efter Gwalia sänkte ss Daphne 4.12 40 på N.38 12′- W 9 26′som var på resa i barlast Glasgow- Lissabon. En överlevande av 19 .

HISTORIK

Laståpngare på 1047 brton byggd 1907 vid S.P.Austin & Son ltd i Sunderland av stål. (Ex Heimdal) L. 66,9 B. 10,5 Tillhörig RedAB Svenska Lloyd (K.R. Bökman) i Göteborg. Sjösatt 25.5.07 som Heimdal för RedAB Göteborg-Manchester som 1915 gick upp i Sv. Lloyd och Gwalia fick sitt namn. 1650 dw. 590 ihkr. 2.12.30 på resa Gtbg- Manchester grundstötte Gwalia utanför Port Askail utanför Glasgow och stod på i en vecka med vattenfyllt förrum.

FALKVIK 2.12 40

BAGATELLARTAD BOMBSKADA I SOUTHAMPTON - BEFH BORTA I NEWPORT.

Mån 2.12 40 skadades Falkvik vid flyganfall under uppehåll i Southampton . Ett till SKN avsänt journalutdrag aldrig kommit fram - sannolikt taget av censuren. Av en besiktningsrapport från Wm.Wilson, Newcastle o/Tyne, daterad 3.4.41,framgår att Falkvik 8.12.40 besiktigades i docka i Newport,Mon. (I närheten av Cardiff) och att skadorna inskränkte sig till " deck plating indented and scored in two places by bullets on the afterdeck STB side. The indents and scores were el.welded and built up" Kostnad 14 pund
Uppgifterna ingår i en besiktningsdossier på fartyget efter kriget.

===

Egna noteringar

Kapten Wallberg borta

Falkviks befh, Per Hugo Gustaf Wallberg,Söderhamn,34 år, försvann spårlöst mån 9.12.40 då fartyget låg i Newport,Mon. Han skildes kl 21.30 från chiefen och 1e styrman som sedan efter besök iland återvände till fartyget. Kapten Wallberg är sedan dess försvunnen. Han var nykter och hade inte heller mycket pengar på sig. Någon polisrapport hade ännu i mars 1941 inte nått Sverige.

===

Historik etc

Se Falkvik 9.6.40 bombad i Rouen
Se Falkvik 7.7.41 Sjunkbobsexplosion
Se Falkvik 16.1.44 Kollision inkl Historik.

Flygaktiviteten den 2.12.40

På grund av dimma låg tysk flygaktivitet över England under dagen, men bl.a minfällning utanför Plymouth,Falmouth och Harwich. Sedan kom en större nattraid mot Bristol 2-3.12 då 122 ton sprängbomber och 22140 st brandbomber fälldes över stadens centrum.Raiden hade inte tillnärmelsevis samma omfång som den tidigare Coventryraiden i nov 40

DAPHNE 4.12.40

Telegram Madridlegationen till UD,daterat 10.12.40

51 steward Ragnar Wadström Mörrum ni i Sevilla uppger sig ensam räddad från ångf. Daphne rsa från glasgow torpederat utanför lissabon 3.12 = Westman

Dito 12.12.40

52 Edra 52 och 53 konsul cadiz meddelar vicekonsuln sevilla haft delegvam spanska ångf. Genoveva Fierros skeppsdagbok enligt vilken lat N 38 12' long W 9 26' vrakspillror och kantrad räddningsbåt siktats och Wadström upptagits från flotte middagstid 3.12 stop Wadström lämnat skriftlig redogörelse konsulatet sevilla stop på grund maskinskada måste Daphne konvojen 22.11 men fortsatte efter 3 dygns reparation samma väg stop sänktes ½4 f.m. av torped från ubåt som Wadström såg stop daphne bröts på mitten sjönk en halv minut ingen tid få ut båtar stop efter tre minuter allt tyst stop besättningen påmönstrad konsulatet glasgow novembe ---(namn uppräknats) --- danske 3e maskinisten jensen, matros johnsso fem estländare en ungrare namn okända stop Wadström hitkallad =Westman

---

Legation du Suède,Madrid, till UD 14.12.40

Till Hans Excellens,Herr Ministern för Utrikes Ärendena.

I anslutning till telegram får jag härmed vördsamt insända en av stewarden Ragnar Wådström , efter vad det förefall ende överlevande från den natten till 4.12.40 utanför Lissabon torpederad ångaren Daphne, undertecknad berättelse.

Samtidigt tillåter jag mig inberätta ,att vice-konsuln i Sevilla,som haft tillfälle taga del av den skeppsdagbok som förts ombord å spanska ångfartyget Genoveva-Fierrol vilket ovan nämnda dag upptog Wadström från en flotte, meddelat beskickningen ett utdrag därav i dagboken vilket i översättning lyder:

" Den 4.12 kl 11.15 när vi befunno oss ungefärligen lat N 38 12'- Long W 9 26' omkring 188mil SW Cabo Espichel och seglade med svag ostlig vind och krusig sjö från samma håll, siktades 3 flottar och diverse spillror från ett förolyckat fartyg. På en av flottarna fanns en överlevande som omedelbart upptogs och befanns vara vid god hälsa,samt erhöll erfordelig hjälp. En av våra båtar sattes omedelbart i sjön för att undersöka övriga flottar samt en båt som låg med kölen i vädret,och söka efter fler skeppsbrutna.Ingen mera påträffades emellertid. I samma syfte kryssade fartyget åt skilda håll,men ävenledes utan resultat, varför man kl 15.45 fortsatte på den ursprungliga kursen. Den räddade sjömannen uppger sig heta Ragnar WAdström, av svensk nationalitet, gift och steward ombord på fartyget Daphne av samma nationalitet, inregistrerat i Stockholm.

K.I.Westman.

DAPHNE 4.12.40

REDOGÖRELSE

över förloppet vid svenska ångfartyget Daphnes undergång, lämnad av stewarden Ragnar Wadström inför attachén vid Kungl.Maj:ts Beskickning i Madrid, Lennart Petri, den 14.12.40:

Efter att den 1.11.40 på sv. konsulatet i Glasgow ha inmönstrat helt ny besättning, lämnade ss Daphne – förut estniska ss Eos – Glasgow i barlast den 18.11 i konvoj med kurs på Lissabon. Omkring den 22.11 fick Daphne maskinhaveri – 6 av de skruvar som håller propelleraxelns sammansättning hade brustit – och kunde därför inte medfölja konvojen. Efter 3 dygns reparationer fortsattes resan mot Lissabon. Den 4.12 ungefär kl 03.20 träffades fartyget ,som gick med släckta lanternor, midskepps vid akterkanten om BB av en torped. Wadström låg vid tillfället vaken och rusade omedelbart efter 2e styrmna Olsson och kocken Gösta Jönsson uppна däck. De bägge sist nämnda hoppade ner på akterluckan för att frigöra en av flottarna,men i samma ögonblick bröts fartyget på mitten varvid, efter vad Wadström iakttog, Olsson och Jönsson klämdes mellan flotten och riggen. Wadström kastade sig överbord och simmade bort från det sjunkande fartyget. BB livbåt hade förstörts vid explosionen. Vakten på däck försökte i mörkret sätta ut STB båt, men hann tydligtvis aldrig göra detta,enär Wadström i dagningen såg den flyta med botten upp. Daphne sjönk,bruten i två delar. under ett oerhört brak inom loppet av en halv minut. Wadström drogs djupt ner av sugningen men lyckades komma upp igen.Efter 3 minuter var allt tyst. Medan han låg i vattnet kunde han på 100-150 meters håll se en ubåt som inte gjorde några ansatser att komma till hjälp. Ubåtens nationalitet kunde han inte avgöra. Wadström höll sig simmande kvar på platsen till dagningen, ungefär 3 timmar, då han fick syn på en drivande flotte på vilken han tog sig upp. Han kunde under natten se ljuset från 2 fyrar men avståndet var för stort för att han på morgonen skulle kunna urskilja land. Vid middagstid 4.12 upptogs Wadström at Genoveva-Fierra,tillhörigt redaren Frederico G.Fierro i San Esteban de Pravia och förta av kaptenen Juan Ruiz. Wadström blev utomordentligt väl omhändertagen av spanjorerna som visade honom all möjlig hjälpsamhet och vänlighet. Efter vad som sedermera meddelats Wadström ,följde den spanska båten, när han därifrån upptäcktes, ungefär den portugisiska 3-milsgränsen, ett par tusen meter närmare land, från Wasdtröm räknat.

Madrid som ovan 4.12.40
Lennart Petri
Ragnar Wadström

DAPHNE 4.12.40

CREW LIST (Uppgifter från skilda håll)

((5 av svenskarna kom från Nils Gorthon:se 13.8.40))

+ Befh Eric Albin Kristian Kastman,Skårsgatan 7,Gtbg, 17.12 92 (Nils Gortho
+ Ie styrman Folke Persson, Godhemsgatan 44,Gtbg, 25.4.04
+ 2e styrman Alfred Leander Olsson, Västergatan 38,Gtbg, 6.8.82
+ Chief Anders Thorén, Edeby,Väddö, 4.5.80 (Ex Nils Gorthon)
+ 2e maskinist Axel Svensson, Sandbäck, Björkenäs,Mörrum, 24.5.01 (N.Gorthon
+ 3e maskinist Carl Einar Jensen, Topsöy per Sorö,Denmark, 10.4.09
Steward Ragnar Wadström, Mörrum, 8.4.00 (Ex Nils Gorthon)
+ Kock Gösta Thorwald Jönsson,Slättaryd, Ramsjöstrand,9.12.17 (N.Gorthon)
+ Matros Oscar William Nilsson, Östra torp nr 13, f.1910
+ Matros Börge Johnsen,22 år, enligt uppgift dansk medborgare
+ Matros Seppel, Sörv, Emmaste, Hiiuma, Estland
+ Matros Esler,% miss Hendrie, Airdrie,Scotland - estländare
+ Lättmatros Olof Dreijer Hägglund, Lasarettsgatan 26,Örnsköldsvik,5.5.20
+ Jungman Elmu Johannes Jaansoo, Pernu, Estland, 25.10.21
+ Smörjare Maaker, Torgu, Kaunispe, Saaremaa (Ösel), Estland
+ Eldare Alexander Niitso, Karala Küla, Lümanda W. Saarema (Ösel),Estland
+ Eldare Åke Gustaf Isaksson, Katarina församling,Stockholm, 20.5.05
+ Eldare John Allan Adolfsson, Landsvägsgatan 24,Göteborg, 6.10.19
+ Lämpare En ungrare, till namnet okänd för den överlevande stewarden.

Rapport omsjöolycka

På resa Glasgow- Portugal i barlast. 18 ombv ?
Torpederat av ubåt 4.12.40 ungefär kl .03.20mutanför Lissabon,lat N 38 12'
long W.9 26? En överlevande. Stockholm 15.1.41

AB Förenade Speditions -Och Rederiagenturen
J.Coobas
för befälhavaren

Sjöförklaring i Stockholm 20.1.41 kl 14.30

Krigs -& Kaskoassurerad i Lloyds,London
Masnkapet krigsolycksfallsförsäkrat i Försäkr.AB Göta,Sthlm
Redare: Generalkonsul Isidor Fagraeus,Torstenssonsgatan 6,Stockholm.
Kontorschef Johannes Coobas inställt sig för AB Förenade Speditions och Rederiagenturen,Skeppsbron 30,Stockholm.
KK sjötekn. konsulent Bo Bergström infunnit sig.
Sakkunniga: Anders Edgren & Ernst Perno:

1)Funnos tydliga nationalitetsmärken å fartyget?
Voro de belysta nattetid?
2)När senast hade livbåtsövning skett?

DAPHNE 2.12.40

Stuert Wadström: Daphne gått enligt Engelsk direktion och inte haft några nationalitetsmärken. Fartyget var utifrån sett målat i svart och grått, och hade dessutom gått med släckta lanternor. Då Daphne legat på Greenocks redd 3-18.11 hade livbåtsövning ägt rum. Flotten legat osurrad och allt varit i gott skick. I Glasgow hade fartyget undergått reparation, men Wadström var då inte ombord och kunde ej säga vilka rep. som utförts. Den konvoj i vilken Daphne gått hade haft order att hålla sig utanför Portugisiskt vatten ända tills dess den kunnat gå rakt in mot Cap St. Vincent.Daphne följt de föreskrivna konvojkurserna. Enligt befh beräkningar skulle Daphne ha anlänt till Lissabon kl 08 den 4.12. Då hon torpederades befann hon sig antagligen i höjd med Cap.St.Vincent. Att hon torpederats utanför territorialgränsen hade W. slutit sig till därav att han under natten,medan han simmat i vattnet, väl sett skenet från ett par kustfyrar,men på morgonen inte kunnat skönja kusten ehuru sikten då varit klar med nästan vindstlla och inga märkbara.strömmar. På sin flotte vilken han i dagningen lycktas ta sig upp på hade han helt sakta drivit till havs. Efter c:a 6 timmar observerats av den spanska ångaren Genoveva-Fierro och tagits upp. - Det fanns en ungersk kollämpare i brsättningen vars namn W. inte kunde erinra sig,vadan hela antalet omkomna personer utgjorde 18.

KK memorial 26.2.40

Torpederat utan varning av en okänd u-vattensbåt,vilken efter sänkningen närmade sig platsen,dock utan att göra ngr ansatser för att komma den i vattnet simmande enda överlevande till hjälp.

Särskilda anmärkn.

Enligt vad som senare meddelats den räddade stewarden av det spanska befälet, höll Genoveva-Fierro sig innanför den portugisiska territorialgränsen då man ett par tusen meter närmare land upptäckte vrakgodset eftre det sänkta svenska fartyget.

Ex officio
Bo Bergström

UD H-1363 Sjöfartsbyrån

Utöver ett telegram (Se sid 1) rör pappren i Daphne-akten den Finska ss Daphne av Mariehamn som försvann med man och allt i mars 1941 på resa Newport News-Petsamo, och den svenska maskinisten Frit z Bertil Einar Nilsson, 18.1.03, som mönstrat i Daphne i NY 3.3.41 och alltjämt var ombord vid fartygets avgång från Newport-News.

Daphne låg i Gabon den 9.4.40

Under finsk flagg och i timecharter för Tore Ulff,Stockholm, låg Daphne 9.4.40 och lastade okumé i Port Gentil.Gabon, destinerad till Marseille för lossning. Lasten skulle till en firma i Basel,Schweiz. forts

DAPHNE 4.12.40

3.6.40 skrev Tore Ulff till UD att departementet skulle se till att befh på Daphne fick order att gå till nämaste säkra spanska hamn. Daphne låg då i Marseille och lossade Afrikanskt trä. Tore Ulff meddelade UD att "Daphne tillhör ett finskt rederi i Helsingfors vars samtliga aktier innehas av svenska medborgare och fartyget är tidsbefraktat av oss.På grund av det förvärrade krigsläget är det nu av utomordentlig betydelse att ångaren snarast avgår från Marseille.Vi ha telegrafiskt givit order härom till befh men ha anledning befara att denna order inte kommit befh tillhanda eller icke av honom kan utföras med mindre han erhåller stöd från svenska myndigheter" - UD sänt telegram till Parisbeskickningen. - Nästa telegram från UD är avsänt 19.7.40 till Svenske ministern på Hotell Ambassadeurs i Vachy och lyder:" Utöver edert cheiffer 45 nämnda fartyg även svenskägda Daphne under finsk flagg nu Dakar = Cabinet ". I augusti 40 återinfördes Daphne under svensk flagg.(Se historik)

UDHP80c 3514 Endast en osignerad uppteckning,Sthlm 13.12 40,där det angives att Daphne nyligen förvärvats till Sverige. Nuvarande redare är generalkonsul Fagraeus,Stockholm.

På SKN EIII inget om Daphne som var assurerad i Lloyds i London

---

Egna noteringar

Sänkt av U-37 ,Clausen, som sänkt Gwalia 2.12

En överlevde från Dahpne, 4 man från Gwalia, båda sänkta av U-37,Nicolai Clausen. Daphhe torpederades den 4.12 kl 04.57 i plankvadrat CG 5840 an der südwestküste Spaniens. (Rohwer) Nicolai Clausen tidigare sänkt Vistula, Sveaborg och Erik Frisell.

Helt ny besättning hade mönstrats på Daphne den 1.11.40 på konsulatet i Glasgow. Mässpojken uteblev i sista stund vid avgången 18.11 . -Wadström sögs ner två gånger, först då förskeppet sjönk och sedan av suget då akterskeppet gick i djupet. Han tog sig upp till ytan med flådda händer och nästan utan kläder på kroppen. Hörde skrik och rop runt om i mörkret och såg konturerna av en stor ubåt i ytläge endast 100 meter bort. Bullret av dess motorer hördes tydligt. Efter 3 minuter var allt tyst. Wadström höll sig simmande till dagningen då han såg en flotte i närheten och den sönderslagan STB-båten med kölen i vädret W. hade bara kalsonger och en singlet på sig och i en vattentät påse om halsen sina papper, pipan, tobak och en cigarettändare. Då han observerade från Genoveva Fierro låg han naken i solskenet på flotten och rökte sin pipa. Runt om drev mängder av vrakspillror. I en utsatt livbåt togs W upp varpå båten roddes runt och letade utan resultat. Ångaren gick därefter

DAPHNE 4.12 40

varierande kurser över området i hopp om att träffa på fler överlevande. Efter 3 timmar sattes kurs på Sevilla där konsuln tog hand om Wadström. Den14.12 hölls sjöförhör på beskickningen i Madrid. Först den 28.12 anträdde Wadström en lång och strapatsrik hemresa med tåg över Frankrike och Schweiz och Tyskland. Han kom på kvällen den 12.1 41 till Malmö och avgav sjöförklaring i Stockholm den 20.1.41.(Ss Genoveva Fierro av Sevilla mätte 1862 brton, byggd 1892)

HISTORIK

Lastångare på 1514 brton byggd 1890 vid Edwards Shipbuilding CoLtd i Howden av järn. (Ex Eos, Bolivia, Naparima) L.80 B.12 Tillhörig generalkonsul Isidor Fagraeus i Stockholm.Överförd till svenskflagg aug 40 av Fagraeus som även varit huvudredare för fartyget under estnisk flagg då det administrerades av redAB Eeroo i Tallinn som i sept 1934 inköpt ss Bolivia från rdAB Svenska Lloyd i Göteborg. Hon fick då namnet Eos och insattes i huvudsakligast kolfarten från Gdynia till Svenska och engelska hamnar.- Welldäckad, 2430 dw, Byggd som Naparima för Carr,Prentice,Clapperton & Co i Glasgow. Såld okt 1911 till T.J.Ingemansson i Stensnäs,Mörrum, övertogs utan namnändring i Hamburg och blev ett av Blekingeflottans största fartyg 1918 var Naparima den enda svenska ångaren under första världskriget som överlevde en torpedering. På resa Gtbg via Bergen till Grimsby med last av 633 stds virke,befh Axel Ingemansson,Karlshamn,hade Naparima vid midnatt passerat Whitby fyr då hon torpederades kl 00.15 den 10.5.18 STB på förkant av bryggan sedan hon på grund av maskinskada sackat efter sin konvoj på e.m. 7.5. Hon vräkte över med så svår STB slagsida att STB livbåt vattenfylldes men flöt på lasten. De 20 ombv tog sig iland i Robin Hood Bay i BB-båten. Bogserbåten Recovery av Grimsby släpade henne 11.5 på grund vid Scarborough och den 21.5 kunde Naparima införas till W.Hartlepool för egen maskin med hålet i sidan prov. tätat och sedan lasten delvis lossats. I samband med reparationen såldes hon till Svenska Lloyd i Göteborg och fick namnet Bolivia. I juni 1919 grundstötte Bolivia på resa Manchester-Göteborg i tjocka vid Gjässlingarna mellan Ryvingen och Lindesnes.Förrummet vattenfylldes men 700 säckar kaffe klarade sig. Inbärgades efter 4 dygn av 5 bärgningsfartyg till Kleven utanför Mandal, lossades delvis och gick provisoriskt tätad till Göteborg för dockning. - I okt 1919 eld i trädäckslasten i Nordsjön sedan gnistor från skansens kaminrör antänt. Besättningen kunde efter 7 timmars arbete andas ut. -Våren 1929 passerade Bolivia utanför Öland vrakrester från ett segelfartyg,bl.a.en namnbräda märkt Anna -Ronneby. Det var dock ingen förlisning. Anna hade sålts till marinen och sänkts som målfartyg. - I sept 34 blev hon Eos av Tallinn. Eos låg i Glasgow i aug 40 då hon överfördes till svensk flagg och fick namnet Daphne. Nils Gorthons befh tog befälet och tog med sig 4 kamrater från Nils Gorthon som också mötte döden den 2.12.40 då Daphne sänktes.

MARGARETA 4.12 40

KONVOJKOLLISION på ROTTERDAMTRADEN MED HELGA FERDINAND AV ROSTOCK.

Rapport

Avgick Rotterdam mån 2.12 40 destinerad till Uddevalla.RRumslast av 1664 ton kol. Djupg F 17'11"- A 18' 4" 18 ombv
Ons 4.12 kl 02.07 kolliderat i konvoj c:a 15 sjömil W platsen för Elbe fyrskepp med ss Helga Ferdinand av Rostock. Vind SW4,mörkt och regnbyar men siktbart.Befh,1e styrman och Begleitoffizier på bryggan. Utkik på backen. Helga Ferdinand iakttogs c:a 4 streck förut om BB c:a 10 minute före kollisionen.Margareta stävade NWtW med 1-2 knop.Det tyska fartyget var lastat,hennes kurs och fart kan ej avgöras, men hon stävade vid kollisionen ungeför NOtN.Margareta gav en kort stöt i ångvisslan före kollisionen,sedan 3 korta.Helga Ferdinand gav 2 korta signaler. Båda fartygens lanternor var avskärmade. - Helga Ferdinand stannade på plat tills det konstaterats att fartygenej löpte någon omedelbar fara. Utbyt namnen. - Margareta läck i förpiken och förrummet,förstäven böjd i rät vinkel mot långskeppsskottet. Använts sjökort: Oberkommando der Kriegs marine nr48,utfärdat 21.8.40.

Journalutdrag

Fre 29.11 kl 12 var lasten inne.Gjort sjöklart i väntan på avgångsorde
Lör 30.11/Sön 1.12 kvarlegat i Rotterdam på de tyska myndigheternas ord
Mån 2.12 kl 10.35 avgått under lots ledning.Lämnat lotsen 17.30 vid Hook van Holland.Fortsatt i konvoj under ledning av tysk marinofficer
Tis 3.12 Kl 15 ankrat på Borkums redd.Hivat upp ankaret 15.20 och fort satt ,styrande kurser efter marinofficerens order.
Ons 4.12 kl 01.45 passerat en röd boj med ljus om BB. Omedelbart därpå lades fartyget NW-vart hän, mot flodströmmen, för sakta maskin för at hålla strömmen och invänta dager före angörandet av bojarna vid ElbeI C:a 15 minuter senaresiktades en grön lanterna c:a 4 streck förut om BB.Som denna lanterna närmade sig synbart, lades rodret STB samt gavs en kort stöt i ångvisslan varjämtde vakthavande marinofficeren flera gånger signalerade med signallampa.För att få fartyget att svänga for are ökades till halv fart i maskinen,men svängde fartyget knappt mär bart åt STB. Den annalkandeångaren gav då 2 korta ljud i ångvisslan. Som kollision syntes oundviklig slgs full back i maskin och gavs tre korta ljudstötar i ångvisslan. Den mötande ångaren fortsatte under tiden sin kurs tätt förbi Margaretas stäv, och i den hårda strömmen kom dess akterskepp att törna mot Margaretas stäv med påföljd att Margaretas stäv böjdes och förpiken började vattenfyllas. Skadans omfattning kunde inte överblickas i mörkret. Den andra ångaren visade

MARGARETA 4.12 40

sig senare vara Helga Ferdinand av Rostock.Vid närmare eftersyn konstaterades att förstäven,så långt det kunde ses,var böjd åt STB i rät vinkel mot långskeppsplanet,samt märktes att kollisionsskottet skadats så att vatten strömmade in i förrummet.Pumparna satts på stormläns. Läckan tätats såm mycket omständigheterna tillåt med stämplingar och mellanlägg,men detta oaktat strömmade vatten oavbrutet in i lastrummet så att pumparna voro i ständigt arbete.Fortsatt att styra efter marinofficerens order tills kkxat vi kl 11.45 fick lots vid Elbe III samt gick därefter under hans ledning till Brunsbüttel där vi förtöjde kl 18.20 på anvisad plats.

Brunsbüttelkoog 6.12.40
K.M.Törngren
Befh

Maskinmanövrar 4.12 40

K(01.45 Sakta framåt . 02.05 halv fart. 02.07 full back. 02.08 stopp. Mellan dessa 2 manövrar skedde kollisionen) 02.10 full back. 02.12 stopp. 02.25 sakta framåt.

Sjöförklaring i Uddevalla den 19.12.40 kl 10.

Skiss över olycksplatsen lagts till rättens handlingar.(Ej på KK)
Sakkunniga: Hamnkapten Knut Beckeman & vicekonsul Charles Thorburn.
Befh Törngren: Konvojen bestod av 8 lastfartyg med eskort av förpostbåtar. 2 tyska marinofficerare medföljt som BO -Begleitoffiziere- och avlöst varandra.Vid signaleringen hade BO använt en morselampa med vitt sken. Helga Ferdinand hade också upphållit sig vid den röda lysbojen i väntan på dagsljus och kollisionen hade undvikits om hon genast hade styrts akter om Margareta. Vid kollisonen håde HElga Ferdinand träffats ungefär vid lucka 4. På frågor av de sakkunniga upplyst: Den röda bojen utlagts på grund av krigföringen c:a 15 mil W platsen för Elbe I fyrskepp. Margaretas lanternor var avskärmade men lyste klart. Margaretas fart genom vattnet vid kollisionenvar 1-2 knop ochjag tror att man tryggt kan säga tt hennes framfart i kollisionsögonblicket var helt upphävd. Sakkunga frågat angående BO: Avsågs det att marinofficeren helt övertagit ansvaret för fartygets manövrering och navigering? Svar: Ja, vi var skyldiga att lyda marinofficerens order.
Chiefen Nilsson: Utfört de manövrer som redovisas i maskindagboken.
1e styrman Garding: På bryggan diskuterat Helga Ferdinands manöver och förundrat sig över att hon inte gått akter om Margareta,vartill det funnits gott utrymme.
Matros Karlsson & jungman Tholin: Bekräftat befh:s uppgifter.

KK memorial 31.12 40
Orsaken t. kollisionen kan ej avgöras med tillgång endast till Margaretas

MARGARETA ---- 4.12 40

sjöförklaring i Ex officio Bo Bergström.

Crew List

Befh Knut Magnus Kristian Törngren, Brunnsgatan 4, Sölvesborg, 23.12.75 i Karlshamn, som fört Margareta sedan 1936.

1e styrman Albert Garding, Kalmar, 18.12.82 i Kastlösa.

2e styrman Gustaf Karlsson, Tanum, 14.8.95 i Tanum.

1e maskinist Karl Nilsson, Limhamn, 27.3.73 i Lanna.

2e maskinist Erik Nilsson, Karlshamn, 19.10.01 i Karlshamn.

Stuert August Ahlquist, Bräkne-Hoby, 9.9.96 Bräkne-Hoby.

Kock Axel Holst, Malmö, 25.5.99 Hököpinge.

Matros Gunnar Martinsson, Mönsterås, 9.4.10 Hör.

Matros Erik Petterson, Angerum, 13.5.97 Karlskrona.

Matros Werner Petterson, Hasslö, 17.3.20 Hasslö.

Matros Gustaf Pettersson, Hasslö, 23.8.23 Jämsjö.

Jungman Erik Tholin, Karlskrona, 7.5.21 Leksburg.

Donkeyman Arthur Petterson, Jämsjö, 15.1.16 Jämsjö.

Eldare Joel Svensson, Karlskrona, 2.2.04 Tirdlestad.

Eldare Ernst Pettersson, Tegneby, 12.12.05 Tegneby.

Eldare Sven Gottfrid Svensson, Karlskrona, 22.10.97 Rödeby.

Maskinelev Nils Nilsson, Lister-mjällby, 26.5.21 Karlskrona

+

Måna av dessa följde Margareta i djupet den 9.7.42 då hon på resa Nordenham-Köping med kokslast torpederades av en rysk ubåt 2,5′ OtS Norra Fällbådan och sjönk så gott som omedelbart.

Provisorisk reparation

Margareta tätades i Cuxhaven med en cementkista i förpiken och fick sjövärdighetscertifikat för fortsatt resa.

Egna noteringar.

Historik.

Lastångare på 1272 brton byggd 1884 vid Irvine & Co i West Harlepool av stål (Ex Fortunatus) L 73,7 B.10,1 Tillhörig Red AB Strim(H.Norlander i Stockholm. Inköpt som Fortunatus i okt 1939 från maskinist Klas August Andersson i Karlskrona. 1950 dw. 520 ihkr. Welldäckad. Egentligen byggd 1882 men strandade på Engelska kusten på en av sina första resor och blev efter bärgning total förbyggd och levererad som ett nytt fartyg 1884. Spm Fortunatus tillhörde hon till 1896 Metcalfe, Simpson , Davidson & Co i West Hartlepool och var i många år Newcastleflottans största lastångare. 1896 kom hon under svensk flagg, inköpt av red AB Helsingborg (N.C.Corfitzon) i H-b. 1916 såld för 1.275.000 kr till red AB Suecia i Landskrona och 1917 till red AB Hallandia (H.Hvidd-Nielsen) i Halmstad Låg under depressionen efter Ia världskriget upplagd till 1922 då hon för endast 40.000 kr såldes till red AB Halmstad i Halmstad och 1924 till

MARGARETA . 4.12.40

red AB Sundsborg som 1934 sålde henne till Anderssn i Karlskrona. Låg upplagd i 3 år i början av 30-talet på grund av depressionen.

Haveriet 4.12.40 Egna noteringar

Betraktades som rent civilhaveri trots att kollisionen skett i konvoj med avskärmade lanternor med Begleitofficer på bryggan då ångaren inväntade dagsljus för att kunna fortsätta resan. Kollisionen har sitt intresse främst för att det är första gången begreppet BO förekommer, och vid sjöförklaringen ställdes ochså en särskild fråga rörande denne marinofficers befogenheter. Att BO hade ansvaret för navigeringen borde ha bidragit till att SKN kopplats in och att kollisionen bedömts som åtminstone 25% krig.

Se i övrigt Margareta 9.7.42

Helga Ferdinand sänkt 9.10.44

s Helga Ferdinand av Rostock på 2566 brton byggd 1897 vid W.Gray i West Hartlepool, tillhörig Hugo Ferdinand D/S-Reederei, sänktes av Engelskt flyg i en norsk fjord vid Midguelen den 9.10.44.

BARBRO 4.12.40 100% krig

STRANDAT VID ESPERORT, TRAWEMÜNDE I ORKANARTAD STORM P.G. AV SLÄCKTA FYRAR

Rapport

Avgick Lübeck kl 09 ons 4.12.40 destinerad till Västervik. Last av 180 ton koks i rummet och 82 ton på däck till 5′höjd, stöttat med 7 stående stöttor på vardera sidan samt lånskeppsplankor och ståltrådsnät. (262 ton last) Djupg F 12′ A.12′. 5 ombv. Lasten assurerad i Öresund.
Grundstött med c:a 5 knop kl 21 4.12 vid Esperort utanför Trawemünde i 9-10 Beaufort WSW orkanartad storm, starkt regndis, hög sjö, slogs sönder o sjönk inom 15 minuter. Orsak: släckte fyrar, storm, hög sjö, stark strömsättning, regndjecka. Sista ortsbestämning före G: Södra angöringsbojen vid minspärren. Därifrån styrt magn NOtO 6 ′.

Rapport

Avgick kl 09 ons 4.12 med 262 ton koks från Lübeck, passerade kl 11 Trawemünde där lotsen lämnade. Befh styrde då efter kursanvisning som lämnats a Wasserschutzpolizei i Lübeck och som skulle efterföljas till vaktfartyget Gjedser Enge, WtN om Darsserort, lat N 54 29′ - Long O.12 23,4′. Seglingsinstr tionerna rörde en distans av 67′. När lotsen lämnat sattes loggen på O. - Styrdes första kursen, kompasskurs NO 3/4 O, efter kända bojar, distans 5,5 Vind SW 4-5 Beaufort, klart väder. Omedelbart sattes storsegel, gaffelfock, förstäng och klyvare. Kl 12.15 passerades kursändringsbojen, logg = 5,5′, pch då ändrat kurs till NOtO3/4 O, strömavdrift 1/4 streck STB som blir mag ONO, enligt instrukrade kursen från Trawemündebojen till angöringsbojen som ligger vid minspärren lat N 54 25,4′ - O.12 15′. Under e.m var alle man på däck, varför allt noggrannt observerades, bl.a Tyska kusten och en del milit bojar, varför vi beräknade vara i segelleden. Befh rådgjorde med styrman om att fortsätta resaneftersom vi båda ansåg att goda seglingsförhållanden rådde, och vi beräknade att som vanligt de Tyska och Danska fyrarna skulle vara tända till kl 20, som lotsen uppgav då han lämnade fartyget, varför vi skulle hinna genom minspärren innan fyrarna släcktes för att sedan få noggranna pejlingar, bl.a krysspejlingar på Fischland och Darsserort. Beräknad samtidigt att egentliga mörkret inte inträdde förrän efter månens nedgång kl 21.40, som underlättade observationerna av vaktfartyg och en ankarliggar Vid mörkrets inbrott sattes lanternorna. Siktbart väderrådande men inga fyr blev synliga på Tyska sidan där vi borde ha sett både Warnemünde, Fischland och Darsserort. Ej heller Gjedser Rev på Danska sidan var synlig (Gjedser fyrskepp indraget) trots att besättningen höll noggrann utkik efter ovan nämnda fyrar och ev. mötande fartyg. Ingenting syntes och inga sirener hörd Befh försökte då flera gångermed radiopejlapparaten pejla in Arcona, Gjedse Warnemünde och Stevns fyrar, men ingen utsändning förekom från någon av des fyrar. Kl 18 siktades en boj som antogs vara angöringsbojen genom inseglin

BARBRO 4.12.40

rännan till minbältet som ligger på N 54 24′ – 0,12 23,4′. Komna till bojen lades bi eftersom den WSW vinden hastigt ökade i styrka med regndis. Bärgat förstäng, storsegel och klyvare, saktat motorn till ½ fart, logg= 54′. Eftersom fartyget, antagligen med vinden, drivit från bojen och hög sjö var rådande, vinden tilltagande och vi beräknades vara i början av minbältet, ansåg vi det alltför riskfyllt att ankra upp, varför beslöts styra NOtO, vilket var instruktionskurs genom minbältet. Denna kurs styrdes till kl 20 under noggrann utkik efter fyrar och vaktskepp. Även nu söktes med radiopejling efter efter ovannämnda fyrar men ingenting observerades. Kl 20 logg = 61.′ Beslöt då att styra NO då vi beräknade vara klara vaktskeppet och eventuella ankliggare, vilka under rådande krig ej få föra ankarlanternor. Denna kurs styrdes med utkik av styrman och lättmatros. Befh övertog själv styrningen för att vara vid maskinmanöverna eftersom regndiset tilltog. Lodat 15 meter 20.15. Lodat 13 meter kl 20.30 och 20.45. WSW 9–10 Beaufort hård storm, med svår sjöoch överspolning och stark regntjocka. Kl 21 tog fartyget botten som det senare visade sig 2–3 ′SWtS Darsser Ort. Ankaret fälldes ochlivbåten sjösattes och förhalades i lä. Efter 15 minuter var fartyget vattenfyllt i bränningarna. Hela natten överspolades far tyget av svåra grundbrott som spolade all däckslast och fartygets lösa delar överbord. Besättningen ville inte lämna fartyget eftersom de inte visste var de strandat och man ingenting kunde se i mörkret och regntjockan. De 5 männen stannade ombord till Tors 5.12 kl 10 då fartyget var så sönderbrutet att det ansågs bäst att gå i livbåten och söka uppnå land. Landningen förlöpte lyckligt och efter att ha fått vada i bränningarna c:a 25 meter till land drogs livbåten upp stranden. Alla personliga ägodelar förlorats. Vi gick till Darsser Ort där militären tog hand om oss och ordnade logi och övernattning.
Fre 6.12 reste vi till Stralsund där rapport avlades på konsulatet och inför tyska myndigheter. Loggbok, kladdpapper, svenska mätbrevet och sjöfartsböckerna samt besättningens tillhörigheter gick förlorade. På grund av vad ovan anförts anser u-tecknad att olyckan uppstått till följd av släckta fyrar, inga mistsignaler, ingen radiopejling, Gjedser fyrskepps indragnigg samt de tyska myndigheternas skriftliga isntruktioner som skulle följas, en följd av kriget, samt storm och hög sjö, stark strömsättning och regndis, varfär jag fritager mig och min besättning från allt ansvar.

Hovenäset 17.3.41

Gustaf Carlsson

Crew list

Befh Gustaf Victor Herbert Carlsson, Hovenäset, 7.12.13 i Askim
Styrman Lars Knutsson, Stora Kornö, 25.7.18 i Lyse
Kock Anton Svensson, Skettiljunga, Tellarp, 23.12.13 i Östra Vram
Lättmatros Sven Olsson, Skottgatan 19, Lysekil, 5,9.13 i Röra, Bohuslän
Jungman Åke Stolt, Smålandsgatan 10, Halmstad, 1.7.21 Hälsingborg
var på Asbö 25.4.41 koll.

BARBRO 4.12.40

SEE-Verklarung på vicekonsulatet i Stralsund 7.12.40

Konsul Gerd Beug. Fick 5.12 höra av de tyska myndigheterna att Barbro den 4.12 på kvällen strandat i närheten av Esperort,ungefär 3800 meter söder om marinsignalstationen.Han satte sig genast i förbindelse med fyrvaktaren på Darsser Orts fyr och ordnade med de skeppsbrutnas transport till Stralsund.På grund av avstånd och dåliga tågförbindelser kom de räddade till Stralsund först fre 6.12. Natten till den 6.12 inlogerades de på hotel Rostocker H.F. Förhör hölls fram till kl 22 hos Wasserschutzpolizei i konsulns närvaro. Sön 8.12 avreste lättmatrosem,kocken och jungman till Sverige. Sjöförhöret på vicekonsulatet lör 7.12 innehåller endast tomma fraser och ordvändningar, utöver att befh inte märkt någon missvisning på kompass. -Mån 9.12 fick konsuln meddelande från Darsser Ort att Barbros rigg brutits av och gått överbord och att vraket var helt sönderbrutet.Befh och styrman rest hem tis 10.12.

KK memorial 31.12.40

Storm och dålig sikt förorsakade strandningen. Visserligen företog inte befh några lodningar mellan kl 18 och 21 den 4.12,men även om han gjort så skulle lodskotten inte ha givit någon vägledning enär djupet på sträckan, även inne under land, varierar mellan 10 och 19 meter.

Ex officio
Bo Bergström

Tysk strandingsrapport

Deutschen Gesandtschaft in Stockholm översände 18.2.41 till UD en tysk strandningsrapport utfärdad av Strandamt Zingst i Pommern.6.12. 40.
Barbro anges som en tremastad gaffelskonare med hjälpmotor.
Olycksplats: Westküste Darss,200 meter von der Küste.
Vind 5-6 Beaufort SSW. Trübe,Regen, Wellenhöhe c:a 40 cm.
Das Schiff istverloren. Das sChiffsboot liegt bei KM 8,7 am vorstrand.
Schiffszubehör teilweise soweit Strandtriftig geborgen.
Die Ladung ist durch die Strömung abgetrieben.
Inga närmare uppgifter om olyckan kända eftersom "die Besatzungsmitglieder der Seutschen Sprache nicht mächtig und am 6.12 auf anordnung des Schwed. Konsuls nach Stralsund abgerufen waren.Mannschaft hat sich selbst mit einem Beiboot gerettet."

Sjöförklaring i Lysekil 24.3.41

Krigsriskförsäkrad i SKN, civilassurerad i Gauthiod.
Lastemottagare G.& L.Beijer AB i Malmö
Sakkunniga,ombudsman Frithiof Hjelmvik & hamnkapten Axel Färnlöf,till Rättens ordförnade inlämnat ett aktstycke i vilket säges följande:

BARBRO 4.12.40

"Befälhavarens rapport om den timade olyckan har av sos noggrannt genomgåtts,varvid konstaterats,att denna iakttagit stor försiktighet vid sin navigering från Trawemünde till minfältet vid Daresserort.Även i fortsättningen förbi minfältet harsamma försiktighet iakttagist genom lodningar och försök till andra observationer såsom radiopejlingar mm Enligt rapporten förefaller oss docksm som om verkställda lodningar överensstämma med verkliga djupet. I betraktande av rådande hårda vind från WSW med därav följande strömsättning,har det tydligen varit förenat med stor svårighet att erhålla den noggrannhet med lodningen,som i detta fall erfordrats för att konstatera den exakta positionen. Passagen mellan minbältet och land är, enligr rapporten, endast 3', varför genomfart därstädes nattetid förefaller vara mycket riskabel under de förhållanden som varit rådande vid tillfället. Rådande krisgtid med släckta fyrar,inställda radioutsändningar amm satm den tråga passagen förbi minfältet bör anses som orsak till strandningen. Lysekil 24.3.41

Befh Carlsson: Tillagt till sin rapport följande förtydliganden: Han företedde ett sjökort över Mecklenburgska Bukten,tryckt i Stockholm 1883 ochden 1.8.40 srättat av Sjökarteverket.Han uppgav att han 4.12.40 innehaft ett sjökort av exakt samma utseende ,fast tryckt i Tyskland. På sjökortet inlades Barbros Kurser med blyerts. I regel trafikerades inte minfältet nattetid.Nått angöringsbojen vid minfältet c:a kl 18 mellan Gjedser och tyska kusten och med hänsyn till den starka vinden och strömsättningen och den hårda sjön hade han inte haft något annat val än att styra genom minfältet enligt anvisningarna.Dock hade strömsättningen varit starkare änberäknat. Knutsson utfört lodningarna. Carlsson trott att fartygetvid strandningen befann sig norr om Darsser Ort. Sedan besättningen tagit sig iland hade de gått till fyren Darsser Ort där marinpersonal tagit hand om dem.Tyskarna hade förklarat att de haft tur som inte blivit minsprängda.Var kooken och jungmannen nu vistades var obekant för Carlsson.

Styrman Knutsson: Varit fullkomligt omöjligt att ankar i den rådande svåra sjön och hårda vinden vars styrka Knutssonberäknat till 10 Beaufort. Då besättningen gick i livbåten på morgonen 5.12 var all däckslast bortspolad och riggen svajade och hotade att gå överbord närsomhelst. Fartyget var i färd med att brytas sönder helt.

Lättmatros Olsson: Mest stått utkik under dagen förut om BB.Friskande vind på e.m 4.12 ,regndis kommit drivande. Nått minfältets angöringsboj vid 18-tiden. Alla segel bärgats ,utom gaffelfocken,fortsatt för halv maskin. Alla spanat efter fyrarna men ingen siktats. Vid trandningen var regdiset så kraftigt att land inte kunnat skönjas. Ankaret lagst av och gaffelfocken bärgats. Sedan sattes livbåten ut. Alla fem vistats på däck

BARBRO 4.12.40

hela natten.Brottsjöarna spolat bort hela däckslasten.

Kapten Fernlöf: Enligt hans förmenande hade hård ström på BB bog satt fartyget mot Darsser Ort.

Kapten Hermansson: Framhöll att det kunde tänkas att magnetiska minor påverkat kompassen,men huvudsakliga orsaken till strandningen ansåg han vara att fyrarna varit släckta.

SKNEVII 305

VRAKET OCH LASTEN

Fr.Pitzschky & Co,Stettin,Havariekommissarie, i brev till Öresund i Malmö. (Daterat Stettin 9.12.40)

Meddelat att de per telefon bett sitt ombud i Stralsund bevaka Öresunds intresse i lasten.Vraket gått över en sandbank och fastnat på en andra i mycket ogynnsamt läge. Fortsatt att storma äcev den 6.12 och 7.12.Bugsier- & Bergungsreederei i Hamburg uppmanat Staude i Stralsund att försöka bärga Barbro med sin bärgningsångare Hansa.

Dito i brev till Öresund,daterat 12.12.40

Fartyget var helt vattenfyllt 15 minuter efter strandningen.Vid strandningen rådde storm med grov sjö och vindstyrka 9-10.Bärgningsutsikterna ha inte ökat sedan vårt brev av den 9 ds. Det syns oss idag tvtvelaktigt om det skalllyckas med en bärgning. "Ist es ihnen bekannt dass ms Barbro ein hölzernes Schiff ist?"

Dito 18.12.40

Nach zweitägigen untersuchungen erhalten wir nun von unserer Vertreter in Stralsund folgende Bericht:

" ...An der Strandungsstelle war und festgestellt habe, dass 2 Masten über bord gegangen sind. Ebenfalls lagen Teila des Decks,Lukensüll,Lukendecke und teile der Aufbauten,Schanzkleidbretter mit der aufgemalten Schwedischen Flagge am Strand verteilt. Das ganze Schiff bewegte sich und ist aus einander gebrochen,so dass ausser dem Boot, ein Fass Brennstoff und die an Land liegenden Wrackstücke nichts geborgen würde. Von der Ladung lage nur einzelne Stücke Koks an Land.Der rest wird,wenn überhaupt,dann wohl erst später an Land geschwemmt werden.Das Fahrzeug liegt genau bei Esper ort, 2 Seemeilen südlich von Darsserort Feuerturm, 250 meter von Land ab Ich bedauere dass hier ein totalverlust eingetreten ist. "

Fortsättningsvis påpekas att strandningsplatsen Esperort bara är en liten fiskarby och att nödvändiga fartyg och utrustning för bärgning av delar av lasten skulle bli mycket dyrbart och tidsödande. Endast flatbottnade små fartyg kan komma ifråga för att möjligtvis kunna tillvarata mycket små kvantiteter koks ur det sönderbrutna överspolade vraket. Ett sådant arbete skulle vara livsfarligt och förbjudas av myndigheterna. I vinter kommer storm och sjö att överspola vraket och fylla det med sand. En de

BARBRO 4.12.40

koks kommer att spolas iland uppblandad med sand, "Die können bestenfalls als Strandgut geborgen werden,müssen dem Strandvogt den einzelnen Bergern angemeldet ~~xxxxx~~ werden,und sind dadurch mit kosten belastet. Diese Kosten stehen in keinem verhältniss der zur freimachung etwa zur verfügung kommenden kleinen versandeten Ladungsteilen."

Lastassurans

SKN 1.9.41 till Öresund utbetalat 9671:01 för lsten = 262,169 kg koks. Lasten var försäkrad av G.& L.Beijer AB i Malmö.
Av lasten var 92 ton s.k Grosskoks,varav 60 ton på däck.Övriglast var koks sortering I-III av vilken c:a 20 ton låg på däck i säckar.

T.Fredh:"Sjöfolk & Kustbor."
(Lysekil 1977)

BARBROS SISTA RESA

" I slutet av nov. 1940 låg 3Sk. Barbro från Gravarne i Falkenberg med order att göra klart för vinteruppläggning.Brist på bränsle och ett erbjudande om en hygglig frakt gjorde att redaren Theodor Johansson slöt ännu en frakt med kol från Lübeck för Västervik. De 5 besättningsmännen ställde upp på ytterligare en resa.Resan till Lübeck gick bra. Lasten norrut bestod förutom kol i lastrummen även av en däckslast på c:a 50 ton. Med lots ombord lämnade man Lübeck och passerade Trawemünde. Då började det att kvällas. Färden skulle sedan gå längs en glest bojad farled och sedan i zigzag förbi ett 13 distansminuter brett minbälte. Mindjupet var c:a 15-16 fot. Det hade nu börjat blåsa en frisk vind och med sin däckslast upp till lanternorna kunde Barbro göra bra fart med alla undersegel satta. Kvällen blev mörk och vinden gick över i stormstyrka från SSW. Barbro tog nu in alla segel utom gaffelfocken. Båten försökte gå upp i lä av land men lyckades inte. Med rådande vind hade det bildats en veritabel strömvirvel. Det var vatten som pressades ner mot tyska kusten och mötte ström som kom från annan riktning. Vindstyrkor på upp till 35 sek.meter hade uppmätts i ~~xxxxx~~ byarna och helt plötsligt gick Barbro på grund. Båten hade under rådande svåra omständigheter kommit ur kurs. "Båten lade sig på sidan på ett kalkstensgrund", berättar befh Gustaf Karlsson, 23 år,från Gravarne. Besättningen sprang fram till stäven för att avvakta utvecklibgen. Vid ett brott bröts Barbro av vid skarndäck. Däckshuset, brädgången och livbåten spolades överbord. Livbåten lyckades man dock fånga upp när den drev tillbaka vid nästa sjö. Flotten hade kilat sig fast på däck. Hela natten satt vi framme i stäven,genomblöta,nerkylda nersmutsade av kollasten och hungriga. När vi tittade akterut såg vi akter masten svaja.Man såg inga ljus iland och inget land i någon riktning. Sjöarna bröt över vraket med stor kraft. Vid 09-tiden nästa morgon började

BARBRO 4.12.40

skönja en strandremsa. Det hade mojnat något och med skeppshandlingarna instoppade i skjortan kring midjan gick vi i livbåten. ~~50xmeterxfrånxland kantradexbåten~~ Vi rodde och öste frenetiskt under färden mot land och vågorna slog hela tiden in i båten som kantrade 50 meter från land. Det var dock inte djupare än att vi alla fem simmande och vadande kunde ta oss iland genom bränningarna. Nu visste vi att vi var på tysk mark men vi var osäkra om den exakta platsen. Allt vi såg var en flack strand och längre bort en skog. Vi satte oss på stranden för att vila.Kylan och hungern gjorde att vi sinsemellan rådslog om vad vi skulle göra. Ett gevärsskott avbröt funderingarna. På håll kom en grupp tyska soldater i uniform springande.En av oss sade några ord på engelska till soldaterna och detta fick dem att tro att vi var engelsmän.Vi beordrades ställa upp oss på led och med eb bajonett i ryggen fick vi gå 7 km till en fyr där det låg en bevakningsstation. Där fick vi ta av oss de våta kläderna som lades på de ljumma elementen.Som ersättare fick vi låna smärtingskläder och skor. Det blev också en måltid tillsammans med de tyska officerarna. Sammanlagt var det 12 personer som åt rotmos och skorpor.Möjligtvis hade 3 personer kunnat äta sig mätta,mer mat var det inte. Någon större konversation blev det inte. Tyskarna kom från områden i Frankrike och de förstod varken engelska eller den sjömanstyska vi kunde tala. Fram på kvällen blev det klart att de försått attvi var svenska sjömän.Vi blev korrekt och bra behandlade. Vid midnatt kom order att vi skulle flyttas till en by längre inåt land. Vi fick ta på oss våra egna smutsiga kläder som nu var halvljummet våta. I byn låstes vi in i en lada över natten. Det fanns inget ljus och ingen mat och inte visste vi vad som skulle hända. Nästa morgon togs vi i buss till Stralsund där vi inlogerades på hotell,fortfarande iförda våra smutsiga kläder. Den första skandinav vi fick träffa varden norske konsuln. Betydligt sämre blev servicen när vi kom till svenske konsuln i Stralsund. Han var tysk med klara intressen för Hitler. Han ville varken skaffa fram mat eller kläder och ville dessutom att vi skulle ge honom skeppspappren och stanna i Tyskland. Det verkade som om mannen var enbart besvärad av att hjälpa oss.Vi kom sedan i kontakt med en representantn för assuransen och för honom förklarade vi vår situation. Han ringde sedan till svenske konsuln och förklarade i klartext vad som behövde göras. Detta resulterade i att tre man kunde resa hem.Kvar i Tyskland blev jag och styrman Lars Knutsson från Kornö. Innan sjöförhöret skedde hade assuransmannen varit ute vid Esperort för att se på vrakplatsen. Då han efteråt träffade oss sade han att Barbro haft tur eftersom hon låg bara några meter från minbältet. Efter drygten vecka hade vi fortfarande inte fått resa hem. Vi hade lite pengaroch nödtorftigt med mat på ransoneringskortet.En dag i veckan var det köttfri dag i Stralsund.Då stängde både hotell och affärer och den dagen fanns det ingen mat att köpa. -

BARBRO 4.12.40

Vi magrade åtskilliga kilo under tiden i Stralsund. Efter 10 dagar blev det äntligen klart för hemresa. ((Skedde 10.12)) Med gott mod men i bedrövligt skick tog vi oss upp till Sassnits.Kläderna var om möjligt smutsigare och skrynkligare än förut.Intill färjeläget i Sassnitz låg det mågra Skärhamnsbåtar. Ombord på en av båtarna fick vi en kopp kaffe innan färjan avgick. Vi längtade att få komma ombord och slå oss ner och få ett riktigt mål mat,men därav blev inget. Vi gick in i matserveringen och satte oss ner .Efter en lång stund kom en snorkig servitör fram och förklarade att vi inte var klädda för att bli serverade. Lite snyggare kläder fick detvara för att få servering. Det hjälpte inte att vi förklarade att det var vi svenska sjömän som drog hem värdefulla laster för att hålla Sverige igång under kriget En annan orsak tillatt vi inte blev serverade var att servitören fått klagomål från andra gäster i salongen.Ordväxlingen mellan servitören och oss hördes av en svensk UD-man på hemväg efter tjänst i Berlin. UD-mannen läxade upp servitören och några minuter senare vardet mat på bordet. UD-mannenbetalade också maten. Från Trelleborg reste vi sedanhem till Gravarne." - "Vi kunde lika gärna ha blivit kvar därnere," säger Sven Algot Nilsson som var den tredje besättningsmannen från Bohuslän på Barbro. "När vi kom upp på stranden varden fylld av koks från vår däckslast samt oljefat. Anledningen till att vi hade olja var den att Barbro hade slutit ytterligare en last med trä till Tyskland,och då kunde svenska fartyg få bunkra tysk olja. Nu fick tyskarna igen oljan. Jag var blöt ända tills jag kom till Lysekil. Saltvattneti kläderna ville inte torka riktigt. Men visst hade vi tur som klarade oss. Barbro förliste f.ö på Barbrodagen den 4.12.'

(I Fredhs skrift finns ett foto av Barbro)

DISPACHE BEGÄRTS SKNEIII 193

Barbros redare kapten Theodor Johansson, Gravarne, begärde i april 1941 hos Kaj Pineus,Göteborg partikulärdispche för bestämmande av Göteborgs & Bohulsläns Ömsesidiga Sjöförsäkringsförenings ersättningsskyldighet. Föreningen i brev till Pineus 5.5.41 bestämt avviast att totalförlusten skulle regleras som civilhaveri.

Brev 29.5.41 till Pineus från Barbros redare. SKNEII disp.

Till svar av bekommit brev av 9.5 vill jag meddela: Alla kurser är magnetiska.Angående fyrars tändning eller släckning kan man inte lita på, ty vid tid då utländska flygplan närmar sig släckes alla fyrar på platsen vilken tid det än är på dygnet. Men enligt lotsens utsago skulle fyrarna brinna till kl 20 visst icke något inträffade.

Brev till Pineus 19.5.41 från Öresund,Malmö.

Återkommande till Eder skrivelse av den 9.5 få vi meddela att satte oss i förbimdelse medHallandsbolaget med begäran att låta någon av deras befh,

BARBRO 4.12.40

som trafikerar Lübeck,besvara Edra frågor beträffande fyrbelysningen och strömmen. Närslutet översända vi därför ett från befh på ss Tärnan ingånget brev.((Finns ej i mappen)) Åberopande dagens telefonsamtal få vi meddela at genom den av de tyska militära myndigheterna angivna kursen ,som ovillkorli en måste följas, befälhavarna icke ha någon möjlighet att begagna sig av de i fredstid tillgängliga hjälpmedlen för en trygg och säker navigering. I fredstid kan man nämligen på grund av farvattnets lodbarhet kring Gjedser Rev även i stark tjocka med trygghet loda sig runt revet ut på öppet vatten på betryggande avstånd från tyska kusten vid Darsserort,mot vilken vid W vind löper stark ström. Med den nu av tyskarna anbefallda kursen fram till angöringsbojen kommer fartyget för långt åt SO för att kunna begagna sig av ovanstående möjligheter. I fredstid lämnarde talrika fyrarna på Tyska, ochDanska kusterna god vägledning. Nu kunde ju ,trots god utkik under det siktbara vädret från mörkrets inbrott till kl 18 inga fyrar upptäckas, vilket måste beropå att de släckts på grund av flyglarm. Det är möjligt att ett annat fartyg,som väntas hit i slutat av denna vecka, befann sig i samma farvatten vid samma tid. Vi skola återkomma med bekräftelse rörande fyrarna släckning. Som svar på fastställda frågor från Försäkr.AB Öresund svarar Tärnans befh i sittbrev 16.5.40 att:

1) Fyrbeslysningen är något högst variabelt i hela Östersjön. Oavsett årstiden släckas samtliga fyrar vid flyglarm ögonblickligen.Att fyrarna hållas tända till kl 20 betyder maximitid,utan störning.Någon norm finns ej.
2) WSW vind sätter strömmen hårt mot Darsserort.

SKNEIII 193. SKN till Kaj Pineus 30.6.41

Befh på Barbro hade sig bekant att fyrarna skulle släckas senast kl 20 och huruvida de brunnit intill denna tidpunkt vetman icke ,men det finnes icke något som direkt tyder på motsatsen. Att fyrarna icke iakttagits har kunna vara beroende på den vid tiden rådande dimman.Att söka taga sig fram uteft kusten innanför minspärren på natten synes oss i och för sig vara ett synn erligen djärvt företag,som när vind och ström sätta till, knappast har någ större utsikt attlyckas. Vi betvivla icke att befh manövrerat på bästa möj liga sätt,men det är själva åtgärden att söka taga sig fram på denna väg efter mörkrets inbrott som vi måste opponera oss emot. Det kan icke anses att befh iakttagit tillbörlig försiktighet då han givit sig in på detta riskabla äventyr. Det är möjlitt atthan lyckats därest stormen och strömme icke kommit till,men vi anse icke haveriet uppkommet av sådan orsak att ersättning kan utgivas under ~~krigsförsäkringspolisen~~ Krigsförsäkringspolise

Forts sid 10

BARBRO 4.12.40

Protokoll över uttalanden som befh J.O,Hermansson 7.7.41 gjort inför dispachör Pineus.

Fartyget fick icke lämna hamn under mörker.Lots & tull hade beställts tidigast möjligt på morgonen.Fartygetfick ej heller anlöpa hamn på kvällen eller efter mörkrets inbrott. Den ungefärliga distansen från Lübeck till vaktfartyget var 67'. Denna sträcka trodde sig befh kunna tillryggalägga innan fyrarna släcktse. Då vinden blåste rätt mot minfältet hade en ankring inneburit att fartyget kommit att ligga till ankars till lovart om minfältet. Fartygethade tillräckligt med kätting för att ankra på ifrågavarande djup. Fartygethade 75 famnar kätting. Befh har muntligen uppgivit att han fått besked att radiopejlingen vid tillfället skulle vara i funktion. Den enda ankringsplats som vid tillfället kunde ha kommit ifråga för Barbro hade varit under Fehmern eller i Fehmern Sund,en distans på c:a 25 sjömil. Att passera denna distans i hård motvind med fartygets höga däckslast av koks var ogörligt. Fartyget befh Karlsson hade de 3 senaste åren passerat dessa farvatten ofta och liksom styrmannen Knutsson måstehan anses äga god lokalkänneddom och båda anses hava ett gott anseende bland sjöfolk.Vid Styrelsesammanträde i Uddevalla hade styrelsen uttalat att haveriet måste tillskrivas krigsrisk utan varje tvekan. Det framhölls vid sammanträdet att haverier inte brukade inträffa på denna plats i fredstid. Vid sammanträde i Stockholm med Segelfartygsföreningen hade kapten Hermansson diskuterat bl.a Barbros grundstötning med f öreträdande för övriga sjöförsäkringsföreningar,varvid dessa såsom sin mening uattalat, att Barbros förlisning vore av den beskaffenheten att man hade all anledning bestämt fodrda ersättning av SKN och även gå tillprocess om saken.

Dispachörens utslag: 100% krig. SKNEIII 193

Diapchen, given i Göteborg 12.8.41 av Kaj Pineus,ålade SKN att ersätta alla skador och förluster med 100% under krigsförsäkringspolisen.
Sedan dispachen vunnit laga kraft fick SKN utbetala 17.9.41 till Gauthiod kr 60.000:- SKN mottog 12.1.42 från Barbros redare krav på ytterligare 3112:50 för förlorade effekter med 1200:-för kapten Karlsson, 675:- för styrman, 450:-för lättmatros Olsson, 450:- för kocken och 337:50 för jungman

SKN utbetalat 3112:50 den 10.2.42

Skeppare Karlssons lista över förlorade effekter

Stövlar med fårskinnssockor 45:-, 1 par arbetskängor 50:-, bottiner 12:50, klocka 68:-, sjösäck 12:50, resväska 30:-, arbetsmössa 11:50, tavla 35:-. 2 halsdukar 12:50, diverse 75:-, överrock 145:-, En höst-och vårrock 135:- Regnrock 95:-, 3 kostymer 360:-, Baddräkt 9:50, 2 pulover 26:-, 2 udde byxor 40:-, 1 hattar 35:-, 1 par hanskar 8:-, 1 madrasser 26:-, 2 filtar 36:50, täcke 22:-, 2 dussin handukar 25:-, ½ duss.lakan 30:-,3 duss.näsdukar 29:-

forts

BARBRO 4.12.40

Forts: Befh lista på effekter

½ dussin örngott 12:-, 5 st slipsar 23:-, päls 175:-, 1 dussin underskjort 42:-, 1 dussin kalsonger 42:-, 2 ylletröjor (olle) 20:-, 6 overallställ 45:-, 2 skinnjackor 100:-, Oljeställ 50:-
Karlsson satt upp kläder för 2136:- Han fick ut 1200:-

Försålt vrakgods för RM 36:65

Gauthiods haveriagent i Rostock, Ernst Brockelmann, meddelade våren 1941 Gauthiod att en del bärgat gods från Barbro inbringat RM 36:65 vid försäljning, vilket belopp firman innehållit för sina utlägg som varit högre, men " in anbetrcht dessen, dass für die Versicherer sich ein totalverlust ergeben hat, will ich mit diesem Betrag zufrieden geben." Inget anbud på själva vraket stått att uppdriva vid auktionen.

Eget Historik

3-mastad motorskonert på 172 brton byggd 1904 av J.P.Jörgensen i Thurö, Danmark av ek på kravel. (Ex Leif) L 30 B.7,6 Ägd av kapten Johan Theodor Johansson i Gravarne som i mars 1930 inköpt Leif från Marstal och dålät sätta in en 2 cyl. 90 hkr Bolinder-Munktellmotor. 1937 installerades en radiopejlapparat av firma Ramantenns i Gtbg fabrikat, en utrustning som då endast fanns på 4 andra motorseglare. På resa Ljugarn-Härnösand med last av 285 ton kalksten sprang Barbro kl 21 mån 23.10.39 i hårt väder och snötjocka läck och ändrade kurs mot Sundsvall. Läckaget ökade oavbrutet och inkommen på Björkviken ankrades Barbro och besättningen, som blossat efter hjälp. var beredd att gå i livbåten då bogserbåten Hjälparen II kom fram från Sundsvall och satte in sina pumpar. Kl 12.25.10 togs Barbro in ti kaj i Sundsvall för lossning, och läckaget avtog snabbt då den tunga lasten lämpade upp ur rummet. Barbro gick sedan till Slip och 3 bottenplankor befanns delvis upprivna och svårt läck.

P.L.PÅHLSSON 5.12.40

TRÄFFAD I MASKIN AV EN FLYGTORPED FRÅN ETT ENSAMT ENGELSKTFLYGPLAN UTANFÖR CUXHAVEN - FÄLLD SÅ NÄRA ATT DEN INTE HUNNIT OSÄKRA SIG.

Rapport

Avgick Båtskärsnäs 28.11.40 destinerad till Bremen. Rumslast av 498 stds, däckslast av 260 stds sågade trävaror till 4,03 meters höjd för & akter. Djupg F.17′- A 18′ Alla tankar fulla. 19 ombv

Flygtorpederad tors 5.12 kl 08.40 c:a 1 naut. mil SW Cuxhaven .WSW 8,lätt disig luft. Under lots ledning. Utkik på backen. Träffad midskepps av en torped som ej exploderade.

xxx xxx xxx

Tors 28.11 kl 08 avgått från Båtskärsnäs. 09.20 lämnat lotsen vid Malören

Tors 5.12 06.45 ankrat tvärs Altenbruch. 08.15 hivat upp och fortsatt. 08.40 engelskt flygplan släppt torped c:a 75 meter tvärs STB-sidan.Strax efter märktes en kraftig skakning i fartyget som omedelbaet fick stark BB slagsida. Maskin- och eldrum vattenfylddes inom 20 minuter.Bärgningsbåtar kl 13 dragit fartyget mot land och för att undvika kantring satt det på grund. Slagsidan uppgått till c:a 35° BB Ingen last förlorats. Däckslasten lossats i pråmar.Läckan funnen och prov.tätad. Stått på grund till fre 13.12. Påföljande dag bogserades ångaren till Hamburg där den intogs i flytdocka 16.12. Skadan består av ett 12″ stort hål i fartygssi[da] midskepps STB.I samband med bärgningen uppstod skador å stöttor och brädgångar genom sjöhävningen.

Pejling av rännstenar: 5.12 kl 09.15 F.STB = 2″, F BB = 14″
A.STB = 2½″ AB B = 16″
6.12 kl 09 F STB 3′10″ - F BB = 8′10″
A STB 8′10″ - A.BB -----
7.12 kl 12 F.STB = 6′ F.BB 12′- ASTB 13′- ABB 16′
8-11.12 lika med föregående.
12.12 kl 08 F STB 10′- F BB 12′
A.STB 12′- A BB 13′
13.12 kl 08 FSTB 7′- FBB 7′
ASTB 4′- ABB 4′

Utdrag ur skeppsdagboken

Tors 5.12 Gått genom Kielkanalen med lots och styrare ombord. Kl 04.50 avgått från Brunsbüttel. 06.45 ankrat vid Altenbruch, sTB +45 famn. 08.15 hivat upp och fortsatt resan. 08.40 engelskt flygplan släapt en flygtorped c:a 75 meter tvärs om STB.Strax därefter märktes en skaknin[g] i fartyget som omedelbart fick BB slagsida. Maskin- och eldrum vatten - fylldes inom 20 minuter. Hjälp tillkallades. Släppt STB ankare.Pejlat rännstenarna (se ovan) Kl 10 anlände bärgningsbåtar som omedelbart

P.L.PÅHLSSON 5.12 40

lade slangledningar och pumpar ombord. 2 bogserkablar ombörd förut. - Bärgningsmanskapet bränt av 4de schackeln i STB kätting och stuckit wire och bojar på. Kl 13 började bogseringen mot land. BB brädgångmidskepps på flera ställen intryckts av bogserbåtarnas fendrar och en bogserbåt tryckt in en buckla midskepps STB. Under e.m har 2 bogserabåtar dragit fsrtyget mera mot land för bättre skydd.En pump har pumpat från maski n och en från stockhålet. Fartyget fått ökad slagsida såatt vatten inträngt i kaptens sovhytti i skansarna och i kockens och mässpojkens hytter. Kl17.30 lågvatten, fartyget står fast med c:a 35° BB slagsida .En bogssrbåt tog BB ankare, stack ut 75 famn kätting, ankaret aldes utav och hivades tajt . Kl 18.15 lades bogserkablarna av. 2 lånsidan förtöjds bogserbåtar kvarstannade för natten. Vind WSW 9. Sjövakterna fortgå.

Fre 6.12 01.30 avstannade all pumpning. Kl 08 fortsatt pumpning. Dykare varit nere och sökt efter läckan men fann ej någon varför läckan torde vara längre under botten. Kl 09 all pumpning avstannat. Pejlat rännstenarna (se sid 1) Akterut BB kunde ej pejlas p.g av vatten över däck. Beslutat lossa däckslasten. Läktare inväntas från Hamburg. Fått kaminer ombord för skansarna. Slagsidan varierar med ebb och flod mellan 7° upp till 35°. Då kvällen har en bogserbåt lagt ut ytterligare ett ankare om BB vars wire hivats tajt av vår besättning. Hivat in på ankarkättingen. Vinden friskat i från W, styrka 10. Under natten snö-och hagelbyar. Bogserbåtarna slagit mot sidan och ytterligare skadat brädgången midskepps B

Lör 7.12 Bärgningsmanskapet hivat upp lossningsbommarna samt tagit iland flottarna. Vattnet i rummen visade kl 12 F stb 6′-F BB 12′.Akter 13′ och 16′. Fått ångslang kopplad till värmeledningen midskepps. Trots den svåra slagsidan under de sista dygnen har ingen däckslast förlorats. Satt klockan en timme fram.

Sön 8.12 Pråmarna Schalk och Daheim anlänt från Hamburg. Kl 08 börjat lossa med 36 man från land, plus 15 man av vår egen besättning. Kl 17.30 arbetet för dagen avslutats. C:a 60 stds utlossats.Oförändrat vattenstånd i rummen. Lättmatros Andersson vaktman för natten.

Mån 9.12 Lossat 08-17.30, c:a 90 std utlossade.Vattenståndet i rummen oförändrat.

Tis 10.12 lossat 08-17.30 c:a 68 stds.

Ons 11.12 08-15.30 lossat återstoden av däckslasten.Under hela tiden har 15 man av besättningen deltagit. Däcken klargjorts av besättningen. Vattenståndet oförändrat,

Tors 12.12 kl 08 började pumpning med 7 st pumpar från eldrum och maskin. Besättningen har u dagen tätat och kilat alla länsportar på för-och akterdäck. Vid lågvatten på kvällen var fartygetläns i eld- o maskinrum.

P.L.PÅHLSSON 5.12.40

Läckan funnen i underboxen om STB och tätats provisoriskt med en läcktätare som blev dragen med skruvar på insidan. STB ankare hivats in. Vattenståndet i rummen något i avtagande.

Fre 13.12. Pumpnig hela natten. kl 08 pejlat (se sid 1) Kl 13 hivades BB ankare in och vid högvatten omkring kl 14 drogs fartyget flott och ankrades på djupt avtten med BB + 45 famn. Maskinpersonalen klarar upp i maskinen. 2 man på däck hjälpt till att lämpa kol från eldrummet.

Lör 14.12 08.30 fått lots ombord,hivat upp och börjat bogsera för Hamburg. En förut och en vid vardera sidan. Kl 17.10 anlänt Hamburg,förtöjt å anvisad plats i avvaktan på dockning. Alla bärgningsbåtar avgått.

Sön 15.12 Inget arbete utfört u. dagen

Mån 16.12 Kl 10 med hjälp av 2 bogserare intagits i flytdocka nr 3 vid Deutsche Werft.Skadan besiktigad och rep. igångsatts. Reparationen består i att en plåt svetsas över hålet.

Hamburg 17.12 40
R.Juhlin Befh

Crew list

Befh Yngve Rudolf Julin, Underåsgatan 8,Göteborg, 48 år (24.11.39)
Ie styrman Otto G.Sjöwall, Landskrona, 32 år
2e styrman S.Th.Andersson, Simrishamn
Chief B.J.Åkermark, Skanör
Ie maskinist Emil Frost,Malmö, 62 år
Matros Hugo Nihlén, Mjällby
Matros Rudolf Olsson, Mjällby
Matros Arnold Nordling, Mjällby
Lättmatros Martin Andersson, Valdemarsvik
Jungman Elving Börjesson, Kalmar
Jungamn Sven Johansson, Mörbylånga
Stuert Ernst Olsson, Strömstad
Kock Verner Stenros, Mjällby
Mässuppassare Fingal Karlsson, Ivetofta
Donkeyman A.Svensson, Mjällby
Eldare Gösta Petterson, Göteborg
Eldare Olof Anderson, Gävle
Eldare Erik Söderholm, Gammastorp
Lämpare IvarFallström, Mönsterås.

Brev generalkonsulatet i Hamburg till UD 6.12.40

Åberopande dagens telefonsamtal med byråchef Setterwall och bekräftande mitt telegram, så lydande:
"Betr. P.L.Påhlsson erfarit följande. Fartyget på grund mellan Cuxhaven

P.L.PÅHLSSON 5.122.40

och Kugelbake. Maskinrummet käck. Skadan oåtkomlig för dykare. Lossning däckslasten företages imorgon i syfte möjliggöra provisorisk tätning varefter avses fartygets införramde till Hamburg."
får jag vördsamt meddela följande. Generalkonsulatet har vid hänvändelse till f:a Duncker & Joly, Alterwall 12, Hamburg. företrädare för SKN, erfarit: Att fartyget igår morse, efter att ha lämnat Brunsbüttelkoog, i Elbemynningen upphunnits av en engelsk flygmaskin som från luften torpederat detsamma. Sedan det blivit fastställt att maskinrummet vattenfyllts, hade fartyget av befh satts på grund mellan Cuxhaven och Kugelbake. Vatten hade från maskinrummet inträngt i för- och akterrummet, men vattenståndet vore där konstant, 7 meter i för- och 9 meter i akterrummet, medan det i maskinrummet steg och sjönk med tidvattnet. Bugsier Reederei & Bergungs AG hade utsänt bogserbåtar för att inbärga fartyget tillHamburg.

Kopia till KK, märkt Axel Stridbeck
Ej för publicering. Generalkonsul

Sjöförklaring i Hälsingborg fre 24.1.41 kl 11

Sakkunniga: Fartyginspektör Victor Hansson & sjökapten N.Hammar
1) Voro fartygets nationalitetsmärken uppmåalde och tydligt synliga?
2) Skadades skotten mellan maskinrum ochrep.lastrum efersom vatten inträngt i båda lastrummen?
3) Hölls skeppsråd innan åtgärd vidtogs varav gemensamt haveri kunde följa?

Befh Julin: Nat.märkena varit av föreskriven beskaffenhet och svenska flaggan varit hissad. Fullt dagsljus vid tillfället. Det hade ännu ej undersökts huruvida kollisionsskotten skadats. Vattnet i rummen kan möjligen ha inträngt genom länsledningarna. Torpeden träffat fartyget på en punkt som vid tillfället legat c:a 7' under ytan. Tyska marinens kontrollbåt hade strax innan lämnat fartyget och händelsen hade iakttagits från kontrollbåten som omedelbart gått in till Cuxhaven och tillkallat bärgningshjälp. Skeppsråd inte hållits vid ngt tillfälle.

Ie styrman Sjöwall: Befann sig vid STB livbåt då han såg ett flygplan av okänd nationalietet komma ut ur ett moln i störtdykning med frånslagenmotor. Han såg ett föremål lämna planet och falla ner i vattnet c:a 75 meter från STB-sidan. Torpeden hade sannolikt varit avsedd för ett i närheten liggande större tysk fartyg.

Ie maskinist Frost: Vakt i maskin vid tillfället

Matros Olsson: Stått midskepps och sett ettplan släppa en torped i vattnet ca 75 meter från fartyget.

Matros Nihlén: Stått till rors och inte sett planet.

P L PÅHLSOON 5.12 40

Maskindagboken

Tors 5.12 04.31 anlänt Brunsbüttel, avgått kl 04.45. Ankrat 06.50 utanför Cuxhaven för att invänta tidvattnet. Lättat 08.10 för avgång till Bremen Full fart 08.15 SF 08.25 Stopp 08.30 FF 08.40 Omkring 08.40 kändes ungefär som en stöt , obestämt varifrån, men strax efter sade eldare Erik Söderholm att vatten och kol strömmade in i eldrummet genomkolboxluckan från STB kolbox. Maskindörren stängdes, barlastpumpen sattes igång men tog inte vatten. Efter c:a 10 minuter sprängdes dörren till eldrummet och vatten vräkte in uppblandat med kol. Fasrtyget släpades på grund och fick c:a 37° BB slagsida. Vatten inträngt i hytterna om BB över trösklarna. Bärgningspumpar börjat pumpa men vattnet i maskinrummet inte sjunkit

Sön 8.12 Däcks- och maskinfolk hjälpt till attlossa däckslasten

Tors 11.12 Dykarbåtar börjat pumpa med 7 slangar fråm eld- och maskinrum och vattnet börjat sjunka. Dykare gått ner och funnithålet i sidan i STB kolbox i förliga ändan. Gjorts ett plan som fastsatts över hålet ochlänsningen fortsatt. Kl 20 var maskindurken gångbar, men på BB-sidan gick vattnet över durkarna. Omkring 10 ton kol utspolat i eldrummet. I för- och akterrum var 12′ vatten.

Fre 13.12 Pumpningen fortsatts med pump på maskintoppen. Börjat rengöra durkarna och lämpa tillbaka kolen i boxarna. Haft 2 man från däck som hjälp från kl 14. Fått panngavlarna fria och stuckit fyr i BB panna 14.30 Donkeyman Svensson varit nere på kvällen och eftersett fyrarna.

Lör 14.12 Tagit upp ångan i BB panna kl 06 och låtit den komma till 125 lbs. Släppt ånga på styrmaskine, pumparna och ångvisslan. Tre bogserbåtar börjat bogsera fartyget mot Hamburg kl 08.15. Fortsatt torka av i maskinrummet. Länsat ut vatten ur BB maskintank, tunneln och maskinrummet samt för- och akterrum. Vid 17-tidenanlände fartyget till Hamburg och förtöjdes i ducd′alber i väntan på dockning. Väl med ånga på däck 17.45. Stybbat fyrarna för natten. Stuckit fyr i STB panna 15.30 för uppvärmning. Fyllt en del vatten i STB maskintank för att rätaupp fartyget / 32″′ / Länsat maskin kl 23-24

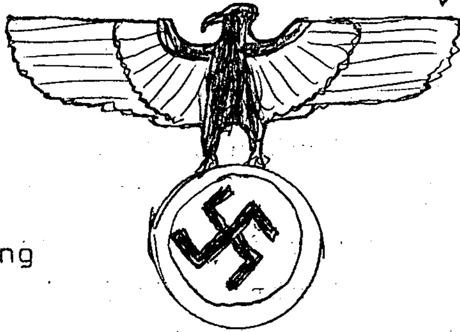
P.J.Åkermark Hälsingborg 21.1.41
Övermaskinist Befh

SKNEIII 192

Telegram t. Krigsrisk,Sthlm, 5.12 från Hamburg

Dampfer P.L.Påhlsson heute morgen durch Kriegsunfall gesunken .Drahtet ob Kriegsversichert = DunckerJoly

Geheim
Seeamt Hamburg



A.Nr 368 /40
verkündet
in nichtöffentlicher sitzung
am 17 dec 1940
gez :Brade
Schriftführer

in
SEEAMTISCHER UNTERSUCHUNGSSACHEN
betreffend
unfall des Schwed. Dampfers
"P.L.Påhlsson"
auf der Unterelbe bei Tonne 18.

○t das Seeamt an seiner am 17 december 1940 abgehaltene nictöffentliche sitzung, an welcher teilgenommen haben

1. Als Vorsitzender: Oberlandesgerichtsrat dr Reinbeck;
2. Als Beisotzer:
   a) Seelotse Klare
   b) Kapitän Külper
   c) Korvettenkapitän ,Freiherr v. Loe
   d) Börsclotse Struve.
3) Als Schriftführer: Verwaltungsinspektor Brade;
4) Als Reichskommissar: Kapitän zur See Seidensticker

Nach mündlicher Verhandlung der sache folgendes spruch abgegeben:
A○5 dec. 40 morgens etwa 9 Uhr ist der Schwedische Frachtdampfer "P.L. Påhlssson" - SFYD - auf der Unterelbe eben oberhalb Cuxhaven durch den abwurf eines Lufttorpedos von einem feindlichen Flugzeuge unter Wasser s○erheblich beschädigt worden, das der Dampfer mit Bergerhilfe bei Cuxhaven auf Grund gesetzt werden musste. Das Schiff ist dann am 13 dec.40 wieder abgebracht und zur notreparatur nach Hamburg eingebracht worden. Irgendein verschulden det Schiffsführung oder der Lotsen an dem unfall kommt nicht in frage. Nach der unfall ist alles zur rettung des schiffes dienstlich geschehen.

TATBESTAND

Der in Helsingborg beheimatete, unter Schwedischer Flagge fahrender Frachtdampfer P.L.Påhlsson (Ex harriet, eidsborg, Harald) unterscheidungssignal SFYD gehört der Reederei AB Windar (Fänges und Pahlssons Rederier mgrs) ist 1481 brutto- und 847 nettoregistertonnen gross, 242´6´´ lang, 39´4´´breit,16´8´´tief. Die Maschine des 1916 in Fredrikstad arbauten Dampfers hat 138 HPN. Das Schiff hat klasse beim Bureau Veritas und wird geführt von dem Kapitän Yngve Rudolf Julin (48 Jahre alt). Der Dampfer war am 20 nov. 1940 von Batskärsnäs

P.L.PÅHLSSON 5.12.40

mit einer vollen ladung Holzwaren (Tiefgang 18′) für Emden abgegangen, hatte am 5 dec. morgens bei Brunsbütteler Schleuse mit dem Seelotsen Willy Jörgen Hinrich Junge (geboren am 16.10.04 in Cuxhaven , inhaber eines befähigungszeugnisses A6 zum Kapitän auf Grosser Fahrt vom 21.10.1931 in Schleswig , a .b zum Schiffer auf Grosser Fahrt ,31.10.1928,Schleswig) an bord verlassen und war - nach zeitweiligem Ankern - auf der weiterreise gegen 9 Uhr bei Tonne 18 angelangt. In dieser Zeit flog ein Flugzeug unbekannter nationalität über das Schiff hinweg. Das Flugzeug wurde zunächst als ein Begeitflugzeug eines in der nähe bei Tonne 15 liegenden grösseren Deutschen Fahrgastschiffes angesehen. Das in niedriger höhe fliegende Flugzeug ging dann in einer schleife auf gegenkurs und warf auf 50 meter höhe ungefähr 75 meter von der steuerbordseite der Påhlsson einen Gegenstand ab Gleich darauf wurde ein starker stoss verspürt. Der Dampfer erhielt schlagseite nach backbord; Wasser sprang in den Maschinen -und Heizraum, der nach 20 minuten vollgelaufen war. Durch einen in der nähe befindlichen Zolldampfer wurde Schlepperhilfe herbeigerufen. Dieser bracht zunächst das Schiff aus dem Fahrwasser nach dem Beschrücken, dann nach der ~~[illegible]~~ Bucht bei der Kugelbake, wo das Schiff auf grund gesetzt wurde. Im starken Ebbstrom beschädigte der manövrierunfähige Havarist die Tonne 16.Nach dem aufgrundsetzen wurde die Decksladung in Leichter gelöscht und mit Lenzpumpen begonnen. Es zeigte sich ein Leck von c:a 12 zoll durchmesser, welches gedichtet wurde. Am freitag 13 dec.wurde das Schiff abgebracht und am 14 dec nach Hamburg geschleppet,wo es um 17 Uhr ankam.

Der Dampfer hatte ungefähr 2 meter unter Wasser am steuerbordseite ein rundes Loch in einer Platte erhalten. Die ränder des Loches waren gleichmässig nachinnen gebogen. Nach der auffassung der Zeugen hat es sich um einen von dem (offenbar Englischen) Flugzeuge abgeworfenen Torpedo gehandel welcher die Platte durchgeschlagen hat, aber nicht zur explosion gelangt ist. - Vor dem Seeamt sind an hand eines Lotsenberichtes und der Tagebucheintragungen als Zeugen uneidlich vernommen worden: Kapitän Julin, I.Offizier Sjöwall, I.Ingenieur Frost und der Seelotse Junge. Auf die vernehmun zweier Matrosen (Ruders- und Ausgucksmann) ist allseitz verzichtet worden

Der Reichskommissar führte aus, das der Lotse habe zunächst berechtigerwiese angenommen, dass es sich um ein Sicherheitsflugzeug des obe erwähnten grösseren Fahrgastdampfers gehandlt habe, zumal ein Abzeichen des Flugzeuges nicht zu sehen gewesen sei. Die annahme der Zeugen, dass es ein Englisches Flugzeug gewesen sei und einen Lufttorpedo abgeworfen habe, werde zutreffen. Die massnahmen nach dem aufgetreten des Lecks seien sachgemäss gewesen. Ein verschulden an der unfalle sei niemandem beizumessen.

Gründe

Es handelt sich um einen unfall , der allein auf die Kriegsverhältnisse

P.L.PÅHLSSON 5.12.40

zurückzuführen ist. Der von dem offenbar Englischen Flugzeuge abgeworfene Torpedo hat getroffen, ist aber glücklicherweise nicht detoniert. Irgendwelche vorwürfe sind, auch nicht von dem Schwedischen Zeugen gegen den Lotsen, erhoben worden und nicht zu erheben. Mängel an Schiffseinrichtungen sind nicht hervorgetreten. Nach dem unfall ist alles zur rettung des Schiffes und der Ladung sachdienlich geschehen.

Gez. dr Reinbeck Gez. Külper Gez. A,fred Struve Gez O.Klare

Gez Freiherr v. Loe

Die richtigkeit vorstehender ausfertigung beglaubigt:

Brade Verwaltungsinspektor

Stämpel Hamburg den 22 März 1941

---

memorial 15.2.41 Ej för publicering

Konstaterar att flygtorpeden inte exploderade utan bara slog ett "större hål" i fartygssidan. Ex officio Bo Bergström

---

OSANNOLIK TUR

Att i december 1940 på tysk redd bli utsatt för ett flygtorpedanfall var i och för sig en osannolik omöjlighet, eftersom Luftwaffe vid denna tid hade oinskränkt luftherravälde över eget och ockuperade områden och med stora bombarmador terroriserade de Brittiska öarna utan att möta mer än sporadiskt jaktflyg i motattacker. Just som dagsljuset börjat återvända den 5.12 slog planet till i en störtdykning ur molntäcket för att lika hastigt försvinna igen. Torpeden gick in, eller slog emot fartygssidan mitt för maskin- och eldrummen, studsade tillbaka och sjönk utan att explodera, beroende på att den fällts så nära fartyget att utlösningsmekanismen inte hunnit frikopplas.

Hade torpeden exploderat hade knappas någon i maskin- och eldrum överlevt och fartyget sannolikt brutits itu midskepps och blivit totalförlust. P.L.Påhlsson hade turen med sig hela kriget igenom trots att hon gick i Tysklandsfarten och i Rotterdamkomvojerna fick uppleva 100-tals flygattacker och bevittna minsprängda fartyg sjunka i samma kolonn. Inga skadeanmälningar till SKN finns registrerade på henne (Se 29.7.44 Bombad i Bremen utan skador)

Telegram till SKN från Hamburg 16.12.40 SKNEIII 192

P.L.Pahlsson notreparatur in dock dienstag nachmittag beendet.Klassenexpert

P.L.PÅHLSSON 5.12.40

Veritas hat entschieden loeschen der Ladung in Hamburg und ruckreise in ballast nach Schweden zur endgueltigen reparatur stop Bugsier fordert Bankgarantie RM 120000 veranlasst weiters Doflein = Duncker Joly

Max Doflein i brev till SKN 14.12.40

"Der Torpedo ist glücklicherweise nicht explodiert sondrern hat glatt die Schiffswand durchgeschlagen, so dass das Schiff in Maschinenraumxxxxxxxx nur ein kreisrundes Loch vom durchmesser des Torpedos hat. Mit der Deutsch Werft habe ich vereinbart dass diese das Schiff am montag morgen um 9 Uhr eindockt,und diese wird alsdann einen Flicken auf das Loch setzen,um den Dampfer zu dichten. Es ist beabsichtigt die Ladung hier aus dem Dampfer herauszunehmen und mit Kähnen mach dem Bestimmungsort weiter zu befördern

Dito 16.12.40

"Das Schiff wurde am freitag 13.12 Mittags nach Notdichtung des Lecks so weit leer gepumpt dass es vom flachen Wasser abgezogen werdenkkonnte . Da Maschinen- u Heizraum bis zu 16' Wasser in Raum gehabt haben ,so kam es gar nicht in frage, dass Schiff mit der Ladung nach Bremen witergehen zu lassen. zumal das Leck nun sehr notdürftig abgedichtet werden konnte. Da Kessel und Maschine erst gründlich untersucht und gereinigt werden müssen so war es notwendig, das Schiff im tau von 3 Bergungsdampfern nach Hamburg heraufschleppen zu lassen. Trotzdem wurde,um eine bedienung des Dampfruders zur grösseren sicheheit desSSchiffes zu ermöglichen, in ein Kessel Dampf gemacht. Das Schiff wurdeam Sonnabend 14.12 mittags nach Hamburg eingeschleppt. Ich habe mich inzwischen um eine Dock bemüht, was Heute ganz ausserordentlich schwierig ist, da alle Docks beschlagnahmt sind.Es gelang mir schon für Montag früh bei der Deutschen Werft das eindocken mit Lsdung zu ermöglichen. Ich habe heute mattag den Schaden im Dock besichtigt und den Experten der klasse Veritas hinzugezogen. Es ist nur ein rundes Loch von c:a 40 cm durchmesser genau in der mitte des Schiffes unter dem Schornstein in der E-gang-platte entstanden.Dabei ist ein Spant beshädigt und die Platte sonst gerade geblieben. Man kann es als ein wunder betrachten dass nicht mehr passiert ist. Der Torpedo ist nicht in der Platte eingedrungen, sondern hat sie nur mit dem Kopf kreis rund durchgeschlagen. Der Torpedo muss dann auf den Grund gefallen sein. Das grösste wunder ist aber, dass er nicht explodiert ist. - Nach dem ausdocken wird das Schiffspersonal mit eigenen mitteln die Maschine und den Heizraum reinigenx und instandsetzen. Dies kann werden der entlöscung bequem geleistet werden.Nach erfolgter reinigung wird der Expert der Veritas eine prüfung der Maschinenanlage unter Dampf vornehmen,um dem Schiff dann die genehmigung geben,die rückreise nach Schweden mit

P.L.PÅHLSSON 5.12.40

ökonomischen gebrauch selbstständig auszuführen. Wir konnten uns nicht entschliessen das fahren mit Ladung zu gesatten, weil doch die möglichkeit besteht dass in die Propellerwelle von hinten Sand eingedrungen ist. -Bei der bergung besz.dichtsetzung des Schiffes warunter der Führung der Bugsierreederei noch die firma Taucher Wulff in Cuxhaven beteiligt. Das Schiff war tatsächlich in der allergrössten gefahr abzusinken. Es hatte beim schleppen auf flaches Wasser schon 35° schlagseite, und es ist wirklich nur durch das zufälligerweise mögliche schnelle eingeifen der Berger gelungen, das Schiff vor dem untergang zu bewahren."

Bericht über Hilfeleistung beider Dampfer P.L.Påhlsson

5.12 lag Bergungdampfer "Enak" bei Bremerhaven, klar zum auslaufen,auf Station. Der Wind war NW 8-10 mit starken Hagelböen. Gegen 11.00 Uhr erhielten wir kenntnis dass auf der Elbe ein Dampfer gestrandet sei. Wir machten nun sofort los und Dampften Seewärts um noch bei Tage nach der Elbe zu kommen.Auf der Weser war starket Seegang und da bei Hoheweg schon flutstrom lief,machten wir nur wenig fahrt voraus. Bei Rotersand wurde die See grob und wir erhielten schwere Brecher über. Um 16.15 Uhr passierten wir A.W.2 und hielten nun nach Elbe ab. Gegen 18.00 Uhr waren wir vor der Elbe.Da wir aber keine kenntnis und Feuer hatten, mussten wir die Nacht gegen die See halten. Wind WNW 8.

6.12. gegen 6.30 Uhr dampften wir mit SO-kurs langsam nach der Elbe, um 8.30 Uhr mit Tagewerden sichteten wir die Anlegungstonne der Elbe und dampften nun mit voller fahrt Elbaufwärts. Um 11.30 Uhr waren wir bei Cuxhaven und erhielten order nach dem dort auf Strand gesetzten Dampfer P.L.Påhlsso n , welcher voll Wasser war, zu dampfen um unsere Motorpumpe überzugeben. Die Schlepper "Comet" und " Taucher Wulff II " waren bei dem Havaristen. 13.20 Uhr erhielten wir anweisung nach Hamburg zu dampfen um Leichter zu hohlen. Um 19.20 Uhr in Hamburg fest am Zollponton. Wind NW 10, Regenböen.

7.12 um8.30 Uhr dampften wir unter Lotsenführung mit dem Leichter "Daheim" und "Schalk" nach Cuxhaven. Wind NW 5-6. 16.00 Uhr ankunft bei Cuxhaven Lassen die Leichter ankern und lagen uns längsseits des Havaristen.

8.12 gegen 3.30 Uhr legen ab und ankern in der nähe. 7.00 Uhr dampften nach Leichter "Daheim" und bringen selbigen längsseit vom Havaristen. Es wird nun mitdem Löschen der Deckladung begonnen. Wir machen dann unsere Pumpenschläuche fertig und legen diese in den Heizraum. Um 14 Uhr legen wegen Seegang ab und ankern.

9.12 um 8 Uhr anker auf, legen längsseit vom Havaristen. Die Deckslast

P.L.PÅLSSON 5.12.40

wir wieder gelöscht.Wir stellen dann noch 3 Motorpumpen in der Maschinenraum auf. Wind S 1.

10.12 liegen längsseits des Havaristen.Mannschaft hilft beim löschen. Wind SSO 3.

11.12 liegen längsseit. Mannschaft hilft beim löschen. Am nachmittag ist die Decksladung gelöscht worauf Leichter "Schalk" und "Daheim" zu anker gebracht werden. Wind SSW 2

12.12 um 8 Uhr machen unsere Schläuche fertig und fangen um 8.30 mit 2 Schlauchlängen an zu pumpen. Bergungsdampfer "Comet" setzt seine Pumpen ebenfalls in betrieb und 3 motorrpumpen werden mit angesetzt worauf das Wasser im Schiff abnimmt. Um 16 Uhr wird das Leck im Bunker gefunden unc abgedichtet. Um 17.30 Uhr schlagenunsere grossen Pumpen lenz. D as noch zusickernden Wasser wird durch Comet und unsere Motorpumpe herausgepumpt Wind NNO 3, bedeckt.

13.12 Havarist wird duch unsere Motorpumpe weiter gelentzt. 12.40 Uhr gebe unsere Trosse über und schleppen Havarist flott. 13.50 Uhr Havarist ankert worauf unsere Trosse losgeworfen wurde, die wir dann einholten. Nun dampften wir in den Hafen und später zurück zum Havaristen .

14.12 nehmen Havaristen in schlepp und dampfen unter Lotsenführung mit "Comet" und " Wulff II" längsseite derselben nach Hamburg. 16.30 Uhr geben Havaristen an Hafenschlepper ab. 17 Uhr längsseit und nehmen unsere Schläuche und Motorpumpen von bord, dampfen darauf nach dem Grenzkanal wo wir um 19 Uhr fest sind. Lotse von bord.

Cuxhaven 3.1.41
W,Backhaus
Kapitän B/D.Enak

Journalutdrag för tiden 17.12.40 - 21.2.41

Tis 17.12 16.35 sjösattes fartyget efter prov. reparation och bogserades av 2 bogserbåtar till Oderhafen och förtöjde på anvisad lossningsplats kl 17.40.

Ons 18.12 09 börjat lossa rumslasten med 2 kranar till kl 16.50 Lossningenfotgått dag för dag utom sön- och helgdagar.

Mån 30.12 kl 15 utlossad. Den utlossade rumslasten varit fullständigt genomblöt utom i luckkarmarna. I förrummet var övre hälften tämligen torr. I BB box var lasten fullständigt våt och smutsig. I STB box var endast 1′ våt och smutsig. Besättningen gjort klart för bunkring samt gjort sjöklart. Efter slutlossning blivitliggande förtöjd på grund av att Kielkanalen var spärrad och omöjlig attpassera till

Mån 13.1.41 kl 10.45 förhalat till Segelschiffshafen med ass. av bogsbåt

P.L.PÅHLSSON 5.12.40

Tis 14.1.41 Avgått från Hamburg kl 12.20 med lots ombord i barlast till Hälsingborg för dockning.
Lör 18.1 Råkat ut för svår is och assisterats av isbrytare in till Malmö i avvaktan på bättre isförhållanden.
Mån 20.1 07.50 avgått i konvoj med lots assisterad av isbrytaren Wiril. Kl 13.30 lots ombord vid Hälsingborg. 16.10 förtöjt i torrdockan.
Tis 21,1 08 börjat länspumpa dockan. Kl 11 fartyget torrsatt.
Ons 22.1 Avmönstrat hela besättningen utom befh och chiefen. Skadorna besiktigats och reparation påbörjats.
Ons 19.2 Förhalat till Norra Hamnen och vinterförtöjt.
Fre 21.2 Reparationen avslutad med undantag av skansarna.

Slite 12.1.42

Erik Ch.Ewaldh Ie styrman — Ernst A.Ewaldh 2e styrman — R.Julin Befh — D.Åkermark Öv.mask.

Slutreparationen i Hälsingborg

Reparationen pågått 22.1- 21.2 41 och kostat 14069 kr
Alla el ledningar under däck måste förnyas, generatorn omlindas, ny isolering på pannor och stora maskinen, rengöring av pannnorna, delvis nya rörledningar, renblåsning av länsledningarna, nya manometrar på pannorna, järnarbeten på bucklade brädgångar o.dyl, slingerkölen intryckt, genomgång av winschar och ankarspel, ny mastkrage förut, riktning av 2 dävertar BB, 2 nya eldrumsventilatorer om BB, rep av bryggbarriären, delvis ny spolledning på däck, drag ning av propelleraxeln, ompackning av Cederwallsboxen, rep. av skanseninkl målning mm mm

Dispache Sthlm 14.7.42

(P.G.Hasselrot) SKN ålagte betala 154.268:40 inkl RM 80.000:- i bärgarlön och RM 985 för prov. rep i Hamburg inkl dockning.
Fartyget värdarat jan 41 till 654.000 kr i oskadat skick.

Egna noteringar

HISTORIK

Lastångare på 1477 brton byggd 1915 vid Fredrikstads Mek.Verkstad av stål. (Ex Harriet, Eidsborg, Harald) L. 73,9 B 12 Tillhörig red AB Vidar (Birger L.Påhlsson) i Hälsingborg som okt 29 inköpt Harriet från Nymans red AB i Sthlm (Nyman & Schultz) som inköpt Eidsborg 1926 från Oslo. 2400 dw 482 ihkr. 2 rum, 4 luckor, 2 master, 4 ångwinschar.9 knop på last. Uppkallade efter skeppsredare P.L.Påhlsson,Hälsingborg som avled 12.3.29 vid 78 års ålder. - 14.8.43 kolliderade hon med ss Themis av Stockholm på 735 brton vid Ellagrundets lysboj utanför Holmön och måste gå in till Holmsund för prov. tätning med 3' vatten i förrummet. - 19.1.47 räddade hon i grov sjö

P.L.PÅHLSSON 5.12.40

100 ´NW Cap Finisterre 26 överlevande från brittiska ss Stamwater på 7200 brton som övertänts efter eb explosion i maskinrummet. Dě 44 ombv hade sjösatt båda livbåtarna då fartyget ännu gjorde full fart framåt varför båtarna skurit under och vält och 16 besättningsmän och 2 passagerare drunknat. P.L.Påhlsson landsatte de räddade i Lissabon 31.1.47 - Upplagd i dec 1957 i Hälsingborg, ett år senare såld till redAB Amfitrite i Hälsingborg men ej satt i fart. Febr 60 såldes ångaren till C:ia Maritima Astra i Panama för 268.248 kr.

Övriga krigshaverier

Se 29.7.44

OSSIAN 5.12.40

DRAMATISK STRANDNING PÅ HELDERS REDD EFTER KOLLISION - NÄRA BLI VRAK.

Rapport

Avgick ons 20.11.40 från Luleå destinerad till Rotterdam med last av 2349 ton järnmalm.Djupg F 18'-8 18'6". 20 ombv.
Kolliderade tors 5.12 kl 20.20 draggande ankar på Helders redd i frisk W vind,regnbyar, smul sjö med det holländska Rödakorsfartyget Z.R.D.III som låg till ankars akter om Ossian. Ossian fick en stor läcka strax akter om förriggen STB och måste sättas på grund för att inte sjunka.STB ankare och 60 famnar kätting förlorats. Total mörkläggning var anbefalld.Förbjudet att använda ankarlanternor eller visa andra ljus på däck.

Skeppsdagboken

Ons 20.11 kl 13 avgått Luleå u.lots ledning. Kl 15.30 på Germandöfjärden kom Chiefen uppe på bryggan och meddelade att matarröret till BB panna sprungit läck.Måst stoppa upp och ankra så fort som möjligt i ochför reparation av detta. Sedan ett nytillverkat rör insatts sent tors kväll 21.11 kunde fartyget ej avgå på grund av dimma och sydlig storm.

Fre 22.11 kl 07 vinden avtagit och dimman lättat. Fortsatt resan.Lämnat lotsen vid Rödkallen kl 09.

Sön 1.12 09.45 ankrat vid Borkum i väntan på konvoj.Kl 14.35 erhållit order att lätta ankar och fortsätta resan i konvoj.Lättat ankar 14.45. Efter olika manövrer med maskinen för svängning av fartyget förmärktes 15.0 vid en BB-gir att fartyget inte stoppade upp giren oaktat rodret var lagt hårt STB och vid omedelbart företagen undersökning visade det si att roderledningen sprungit av på fjäderanordningen å poopens STB-sid Maskinen stoppades omedelbart och fartyget måste åter ankra för reparation av skadan. På grund härav måste sedan nästa konvoj inväntas.

Mån 2.12 Roderledningen reparerad under f.m men då någon konvoj ej avgick under dagen måste fartyget kvarligga.

Tis 3.12 kl 14.40 erhållit order att lätta ankar.Lättat 14.45 med minlots ombord men av okänd anledning ville de eskorterande krigsfartygen inte avgå varför ankaret åter måste fällas.

Ons 4.12 kl 16.40 lättat ankar enligt order från krigsfartyg och fortsatt resan mot Rotterdam i konvoj. Frisk SW vind, disig luft,tidvis tjocka.

Tors 5.12 Vinden under natten dragit över till NW och ökat till full storm med hög brytande sjö, våldsam slingring och sättning och mycken överspol Ett stort antal drivminor passerats under f.m vilka voro svåra att upptäcka i den grova sjön.Ett av fartygen i konvojen minsprängdes, och på grund av den hårda stormen måste konvojen gå in till Helders redd i väntan på bättre väder. Kl 14.30 ankrat vid Helder,STB+ 60 famnar.Vinden avtagit något under e.m lopp. Kl 20.20 sprang ankarkattingen plötsligt

OSSIAN 5.12 40

utan att något dessförinnan förmärkts, varvid ankaret med kätting förlorades. I den hårda strömmen, 4-5 knop, kom fartyget genast på drift. BB ankare omedelbart lagts av men fartyget kunde inte stoppas upp. 3 Minuter efter det kättingen sprängts drev fartyget med våldsam kraft mot stäven på det c:a 100 meter akter om Ossian för ankar liggande Rödakorsfartyget Z.R.D III. och en större rämna slogs upp i Ossians STB-sida på förkant av lucka 2. Fartyget började omedelbart ta in mycket vatten, Försök gjordes både från insidan och utombords att anbringa tätningssegel men utan resultat. Trots att pumparna omedelbart satts igång steg vattnet oerhört hastigt i förrummet och beslöts det därför att hiva upp BB-ankaret och sätta fartyget på land för att hindra det att sjunka på djupt vatten med sin malmlast. Kl 21 hivades ankaret upp och 21.30 sattes fartyget på grund strax öster om hamnen på en plats som ansågs vara den mest lämpliga. Pumparna arbetade oavbrutet men vattnet steg hastigt och vid midnatt var förrummet till största delen vattenfyllt.

Fre 6.12 Pumparna arbetat hela natten och fortsatta försök har gjorts att stoppa tillflödet av vatten men utan resultat. Förrummet på morgonen helt vattenfyllt. Fartyget med sin tunga last under natten grävt ner sig i sanden med förskeppet så att brunnsdäcket (wellen) kommit under ytan och vinden har under f.m lopp ökat till storm. Sjön bryter över förskeppet så att något arbete med tätning inte kunde fortsättas. Signaler hissades för att komma i förbindelse med land och på f.m kom Helders livräddningsbåt ut till fartyget, men då någon överhängande fara för besättningens liv inte ansågs föreligga, beslöts att atanna ombord tills vidare. Under e.m ökade stormen till full orkan. Fartyget överspolades oupphörligt, vatten trängde in i hytter och skansar och då fartyget ytterligare grävde ner sig i sanden och vattnet steg ännu mer så att risk förelåg att fartyget skulle brytas, beslöts att fartyget skulle lämnas varför signaler åter hissades. Fyrarna under pannorna släcktes och ångan blåstes ut för att förhindra en ev. ångpanne-explotion. Kl 13.20 kom livräddningsbåten åter ut och 13.45 lämnade besättningen fartyget. Vattnet i förrummet hade då stigit upp på mellandäck och kunde när som helst tränga in i eld- och maskinrum. På kvällen förmärktes från land att hela förskeppet låg under vatten och i den orkanartade stormen bröt sjöarna oupphörligt över fartyget. Vattenståndet under orkanen var enligt uppgift från Hafenkommandanturen 2-3 meter högre än normalt.

Lör 7.12 Vinden mojnat något under f.m och en båt gått ut till fartyget med Befh, styrmännen, chiefen, 2e maskinisten, donkeyman, stuert och kocken. Maskin- och eldrum stod då undervatten och akterrummet var till hälften vattenfyllt. Inredningen i hytter och skansar i backen var då

OSSIAN 5.12.40

totalt förstörd och även midskepps var en del hytter förstörda av vattnet. 1e styrman,2e maskinisten,kocken och donkeyman stannade ombord för tillsyn av fartyget medan de övriga åter gingo iland, Om det andra fartyget fått några skador har ännu inte kunnat utrönas. Bland andra skador som Ossian erhållit under nattens lopp förmärktes följande; Lucka 1 uppslagen, träluckorna och träskärstockarna sönderslagna och delvis borta, kobryggan över wellen bortslagen, räckverket på backen delvis rampoerat,2ans presenningar sönderrivna, trapporna i wellen bräckta, STB bunkerlucka midskepps samt luckan för om midskeppshuset förstörda, STB livbåt och undre bryggan skada

Sön 8.12 Inget arbete utförts för någon bärgning.

Mån 9.12 Representatnter för assuransen varit ute för inspektion ombord.

Tis 10.12 Dykare varit nere och undersökt. kollisionsskadan.

Ons 11.12 Tyska Krigsmakten påbörjat bärgningen av fartyget sedan dykare provisoriskt tätat skadorna i bordläggningen. Em motorpump och en ångpum satts in men vatten fortsätter att läcka in trots tätningarna.

Tors 12.12 Fortsatt länsning med 2 pumpar.

Fre 13.12 Lossning av malmlasten i läktare påbörjats i förrummet med en pontonkran enligt order från Tyska Krigsmarinen.Fortsatt länsning.

Sön 15 - mån 16.12 Länsning och lossningfortsatt. Fartyget nästan läns.

Tis 17.12 Sedan c;a 800 ton malm läktrats kom fartyget flott kl 10 fm med hjälp av bogserbåtarna Albatros och Harmonie. Kl 10.15 ankrat fartyget på djupt vatten. Kl 11.15-12 försökt komma in i Helders hamn med ass. av 2 bogserbåtar men misslyckades på grund av den hårda strömmen. 2 av fartygets akterwirar sprängdes. Kl12 måst ankra för att invänta slackvatten. Kl 14.15 kunde fartyget med assistans av 2 bogserbåtar gå in i Helders hamn och förtöjdes vid kaj kl 15.30.

Ons 18.12 Lossningen fortsatt för att få läckan över ytan i och för bättr tätning. Fortsatt länsning.

Tors 19.12 -Fre 20.12 Fortsatt lossning.

Lör 21.12 Erhållit order från Tyska Krigsmarinen att hela lasten skall utlossas i Helder varför lossningen fortsatts. Ingen lossning sön 22.12

Mån 23.12 Fortsatt med lossningen. Börjat svetsa en plåt över läckan på utsidan.

Tis 24.12 Fortsatt med lossningen. Plåten över läckan påsvetsad.

Ons 25.12- tors 26.12 Inget arbete utförts.

Fre 27- lör 28.12 Fortsatt lossningen.

Sön 29.12 kl 14 hela lasten utlossad.Erhållit order att nästföljande dag avgå under bogsering över Zuider Zee till Amsterdam.

Mån 30.12 kl 11.30 avgått under bogsering av 2 bogserbåtar.Kl 18 ankrade för batten.

OSSIAN 5.12 40

Tis 31.12 kl 04 fortsatt bogseringen i svår is. Ankrat för natten 16.30.
Ons 1.1.41 Kl 10 lättades ankaret och bogseringen fortsattes. Fastnat i isen kl 14 och kunde inte komma loss. Samtidigt kom ytterligare en bogserbåt från Amsterdam som meddelade att isen i ZuiderZEE var så tjock att bogseringen inte kunde fortsättas.

Ossian legat fast i isen till 12.2.41

Ons 12.2.41 anlände 3 st bogserbåtar från Amsterdam kl 18.20 och inledde kl 20 bogseringen genom isen mot Amsterdam.
Fre 14.2 kl 17.10 anlänt till Amsterdam för dockning och reparation.

(Sammanställningen gjord av flera separata utdrag)

Sjöförklaring i Den Helder 17.12 40

Befh avlagt sjöförklaring för notarius publicus Gerrit Leeuw i Helder,men protokollet innehåller bara en holländsk översättning av journalutdraget.

Crew List

Befh Nils Herman Johansson,Brunnby,Nyhamnsläge, 11.1.96 (12.6.40)
1e styrman Einar Edmund Martinsson,Östra Nöbbelöv, 10.7.88
2e styrman Fritz Andersson, Brunnby,Nyhamnsläge, 2.12 85 (15.6.40)
Chief Knut Leonard Tjärnström, Ronneby, 25.8.82
2e maskinist Henrik Theodor Karlsson, Göteborg, 9.10.95 (5.11.40)
Matros Bror Arvid ~~xxxxxxxx~~ Johnson, Hälsinborg,27.5.94 (31.10.40)
Matros Wilhelm Alfred Nyström, Gothem, 14.3.93
Matros Sven Rickard Andreasson, V;a Karup, 25.1.11
Lättmatros Edward Selin, Svenskär,Häggdånger,~~xxxxxx~~ 10.8.13 (15.6.40)
Jungman Klas Rune Hägglund,Svenskär,Häggdånger,26.12 15
Jungman Arne Rickard Persson, Hälsingborg, 26.10.22
Donkeyman Jens Albert Andersson, Härnösand,5.7.00
Eldare Karl Sigurd Holmgren, Västra Sönnarslöv,4.8.18
Eldare Knut Hugo Torin Nilsson, Hälsingborg,15.11.19
Eldare Nils Malm, Smedstorp, 18.5.13
Lämpare Hans Folke Hansson, Väsby, 12.6.1.6
Stuert Anders Lennart Petterson, Brunnby, 3.12 05
Kock Nils Hjalmar Nilsson, Yreksvägen 13,Enskede, 29.5.96
Mässuppassare Stig Åke Gunnar Sjölin, Hälsingborg, 27.10 23

Sjöförklaring på konsulatet i Amsterdam 19.2.41

Konsul J.E.Rosenberg
Sjöföräskrings AB Mälarens ombud i Amsterdam,De Vos & Zoon,u-rättats.
Sakkunniga; f.d hamnkaptenen i Soerabaja, Edward Broms, och sjökapten Willem Salomons

OSSIAN 5.12.40

Willem Salomons, Holländsk sjökapten.

Befh Johansson; Lämnat Borkum 4.12 i en konvoj bestående av 4 Handelsfart med eskort av förpostbåtar. 2 tyska officerare ombord, en BO och en minlots. På grund av hårt väder beordrats av de tyska officerarna att gå in till Helder där fartyget ankart på 9 famnars vatten kl 14.30. Då befh befann sig akterut i salongen tillsammans med BO sprang kl 20.20 helt plötsligt ankarkättingen och fartyget kom genast i drift. Befh sprang med detsamma förut och fann att BB ankare redan lagts av med 15 famnar kätting men med våldsam fart drev Ossian under det svåra mörkret mot stäven på ZRD 3 som ankrat senare än Ossian. Inga ljus syntes från land och alla fartyg var mörklagda. Ossian började genast ta in mycket vatten i förrummet. BO morserat till en av förpostbåtarna vad som inträffat. Eftersom Ossian legat med stoppad maskin hade det inte varit möjligt att genom maskinmanövrer hindra sammanstötningen eller mildra dess våldsamhet. -Kl 13.20 den 6.12 hämtade livräddningsbåten från Helder besättningen och de 2 officerarna eftersom förskeppet grävt ner sig i sanden så att fara förelåg att skrovet skulle brytas i den överspolande svåra sjön. Alla 22 landsattes efter c;a en timme i Helder. Denna räddningsaktion var enligt mitt förmenande inte förenad med livsfara för livräddningsbåtens manskap, trots orkanvädret.

2e styrman Andersson; Vakthavande på kvällen den 5.12. Befann sig midskepps på bryggdäck då jag hörde en smäll som tillkännagav att ankarkättingen sprängts. Jag skyndade till backen. Det var fullständigt becksvart överallt p.g av mörkläggningen och förbudet att föra ljus. Det var STB kätting som brustit. Jag antar att det var 80 famnar kätting utstucket på BB-ankaret då jag kom upp på backen. Ungefär 35 famnar utstacks före kollisionen med ZRD3. Det var inte tid att sätta sig i förbindelse med maskinrummet utan jag kvarstannade på backen för att se till att ankaret och kättingen föllo. - Helders livräddningsbåt ilandförde de ombv men trots det orakanartade vädret förelåg ingen livsfara för dess besättning.

2e maskinist Karlsson; Tog vakten i maskin kl 19 den 5.12, och erhöll då order att hålla god ånga för att vara klar till omedelbar gång om det skulle hända någonting. Kl 20.20 sprang ankarkättingen och c;a 20 sekunder efter det en kollision inträffat gavs från bryggan order; Klar i maskin. Efter c;a 5 minuter var maskinen fullt klar och manöverduglig. Själv utfört alla order spm kommit från bryggan.

Matros Johnsson; Var i skansen i Backen och kände och hörde att ankarkättingen brast varför han sprang upp på backen och lade av BB-ankaret c;a 60 sekunder efter det STB kätting brustit. Kapten, styrman och största delen av besättningen kom också på backen undan för undan. -Att stanna ombord den 6.12 hade varit omöjligt. Kan inte bedöma om livsfara förelegat för

OSSIAN 5.12.40

det holländksa manskapet på livräddningsbåten.

Lättmatros Selin; Befann sog som utkik på bryggan i mycket mörkt regndisigt väder då kättingen brast kl 20.20 den 5.12. Han ropade på styrman som då redan var på väg till backen. Selin springande följt tätt efter styrman till Backen för att hjälpa till. BB ankare redan lagts av då de kom dit. Kapten kom ochså ungefär samtidigt springande till Backen. Enligt samtliga vittnemn gick det c;a 3 minuter från det kättingen brast fram till kollisionen med ZRD 3.

KK memorial 15.3.41

Orsak till haveriet var starkt rinnande tidvatten i förening med dåligt väder på en relativt öppen redd. Mankan dock fråga sig varför inte den tyske minlotsen även lät fälla BB-ankaret med ett 30-tal famnar kätting vid uppankringen, då han utan tvivel var medveten om de starka tidvatten-strömmarna på Helders redd. Det hade dessutom under rådande vind-& ström-förhållanden icke synts opåkallat att befh givit övermaskinisten order om att maskinen under ankarliggandet skolat vara klar för omedelbar användning.

Ex officio

Bo Bergström

Utdragur maskindagboken

Sön 1.12 09.40 SF. 09.50 stopp & väl i maskin.Ankrat på Borkum redd. 14.45 lättat ankar & avgått. FB, därefter varierande manövrer. kl 14.58 stopp och väl i maskin. Ankrat. Roderledningen gått sönder. Ena bulten på fjädern på STB sida akter gått av. Tagit loss fjädrarna och börjat ti tillverka 2 nya bultar till vardera fjädern.

Mån 2.12 Till ankars på Borkum redd. Rorledningen åter klar.

Tis 3.12 Lättat och avgått från Borkum redd. BF 14.38. FF 14.40 Där-efter varierande manövrar i maskin. Stopp 18.05 Väl i maskin 18.30.

Ons 4.12 Lättat ankar och avgått oc SF 16.45. FF 16.50

Tors 5.12 Storm och hög sjö emot. Maskinen arbetar ojämnt.Sättning och slingring.SF 14.10. Därefter varierande manövrar. Kl 14.30 stopp och väl i maskin, ankrat på Helder redd. - Kl 20.50 SF. Kl 21.10 FF. 21.20 SF. Satt fartyget på grund efter kollisione med annat fartyg.Börjat länsa från förrummet 20.40.Länsat hela tiden.Pumparna kan ej hålla läns utan vattnet stiger hastigt i förrummet.

Fre 6,12 01.30 stoppat maskin.Står på grund. Kör så hårt det går med länspumpningen från förrummet men vattnet ökar. Omöjligt hålla läns. Kl 12 middagen släckt av pannorna och rakat ut ur eldstäderna i båda pannorna,lättat på säkerhetsventilerna samt blåst ut ångan ur pannorna.

OSSIAN 5.12 40

och tagit ner trycket till 3 kg. Förrummet fullt av vatten. Hård storm med hög sjö.Besättningen lämnat fartyget.

Lör 7.12 Varit ute vid fartyget på fm.Maskin och eldrum fulla med vatten Vattnet står högt över maskin och pannor.

Lör 21.12 kl 11 stuckit fyr i STB panna.Kl 12 middagen stuckit fyr i BB pannas centerfyr.Detta gjordes för att få varmt i maskin och eldrum. Hård frost och risk förelåg att något annars skulle frysa sönder i maski

Sön 22.12 Tagit upp ångan på STB panna till 3 kg.Länsat från alla rännste xxxxxxxxxxxxxxx i akterrummet,tunneln, maskin-och eldrum. Töat upp värmeledningsrör till hytterna midskepps.Alla värmeledningsrör frusna. Kondensis på alla skott och all inredning.

Fre 27.12 Hållit fyr och ånga å STB panna hela dygnet. Länsat från tunnel och akterrummets rännstenar. Länsat från tank nr 3 STB,2' vatten i den.

Lör 28.12 Samma som igår

Sön 29.12 Länsat tank nr 1 och akterpiken, Kl 2.00 var lasten utlossad.

Helder 29.12 40

N.Johansson

Befh

Telegram Konsulatet Amsterdam till KK 7.12 40

Ossian Haelsingborg efter kollision sjunkande satts på grund invid Helder stop Besaettningen 22 man av ortens livraeddningsbaat ilandfoerts Helder stop Huruvida fartyget vrak aennu ovisst = Svenska konsulatet

---

SKN EIII 193

Telegram 27.12 från agenten i Amsterdam till Red.Alfa

Ossian discharge Helder probably finished monday stop German navy not willig tow empty ship through North Sea to Rotterdam but offer tow Amsterdam through Zuiderzee stop please wire soonest owners approval and a also their instructions to arrange drydockning and definite repairs Amsterdam stop shall obtain tenders if possible."

Försäkrings AB Mälaren 30.12.40 ,enligt brev från SKN till red AB Alfa, underrättat SKN att ingen som helst anledning tycks förefinnas att förmoda tt haveriet skulle komma stt drabba SKN.

Egna noteringar

FARHÅGOR FÖR OSSIAN 27.1.41

Den 27.1.41 hystes i DN i samband med Valparaisos och Stureholms försvinnanden farhågor även för Ossian som ej avhörts sedan hon lämnat svensk hamn den 4.11.40.Red AB Alfa lät meddela DN att Ossian sedan 1.1.41 legat fastfrusen i isen i Zuiderzee, efter att ha fastnat i stora isfält 7 km utanför Volendam,4' från land. Den 5.1 tog sig en undsättningsexpedition

OSSIAN 5.12.40

av fiskare ut till ångaren med proviant på en släde som släpats över isebn. Ett riskfyllt företag. Besättningen bodde numera på hotell i Amsterdam och endast befh och chiefen var kvar ombord för att se till pumparna, hålla värme etc. Inga utsikter att få loss Ossian förrän till våren.
Efter alla dessa strapatser, efter reparation i Amsterdam och med nästen ny besättning (bara kocken och jungman Hägglund kvar från 5.12.40) sänktes Ossian den 15.5.41 med en flygtorped av RAF 60´SW Cuxhaven på resa Oxelösund-Rotterdam med malmlast. Chiefen, 2e maskinisten och en maskinelev dödades.

(Historik;se Ossian 15.5.41)

Mälarens Arkiv kastat 1962

Ossians haveriakter fanns på försäkr.AB Mälaren i Stockholm men detta gick upp i Sjö-Hansa och hela arkivet kastades 1962....

FREY 9.12 40

LÄTTARE BOMBSKADOR I HULL - CENSUREN BEHÅLLIT JOURNALUTDRAGEN.

Frey skadades vid "Enemy action" i Hull måndag 9.12 40 men inget journalutdrag nådde rederiet i Stockholm beroende på den Engelska censuren. Däremot har uppgifter överlevt om att fartyget den 13-16.12 40 reparerade skadorna vid Hull Central Dry Dock & Eng.Works Frey, befh. Klasson, besiktigades den 13.12 i Victoria Dock,Hull, av en surveyor från Wm.Wilson i Newcastle (SKN;s ombud i England).
Härvid konstaterades följande skador;
3 fönsterrutor i styrhyttsfronten krossade och relingslisten av teak på bryggans BB-sida söndertrasad.En plåt genomskjuten på förkant av bryggan. En plåt på BB bog intryckt och genomborrad. Arbetsbåtens akterblock och taljor skadade. Isboxen på båtdäck genomskjuten varvid islådan inuti skadats. Reparation kostat £ 22.15.0 = kr 383;34
Dessa skador brevväxlade SKN och rederiet om ännu i febr 1947.Rederiet skrev 17.2.47 att " de fönsterrutor som krossades vid beskjutningen varo ett år gamla." SKN ersatt rederiet med 362;28

Se Frey 1.7.41 & 24.2.42 (Bombskador)

SKNEIII 253 Utanför spärren april 1940

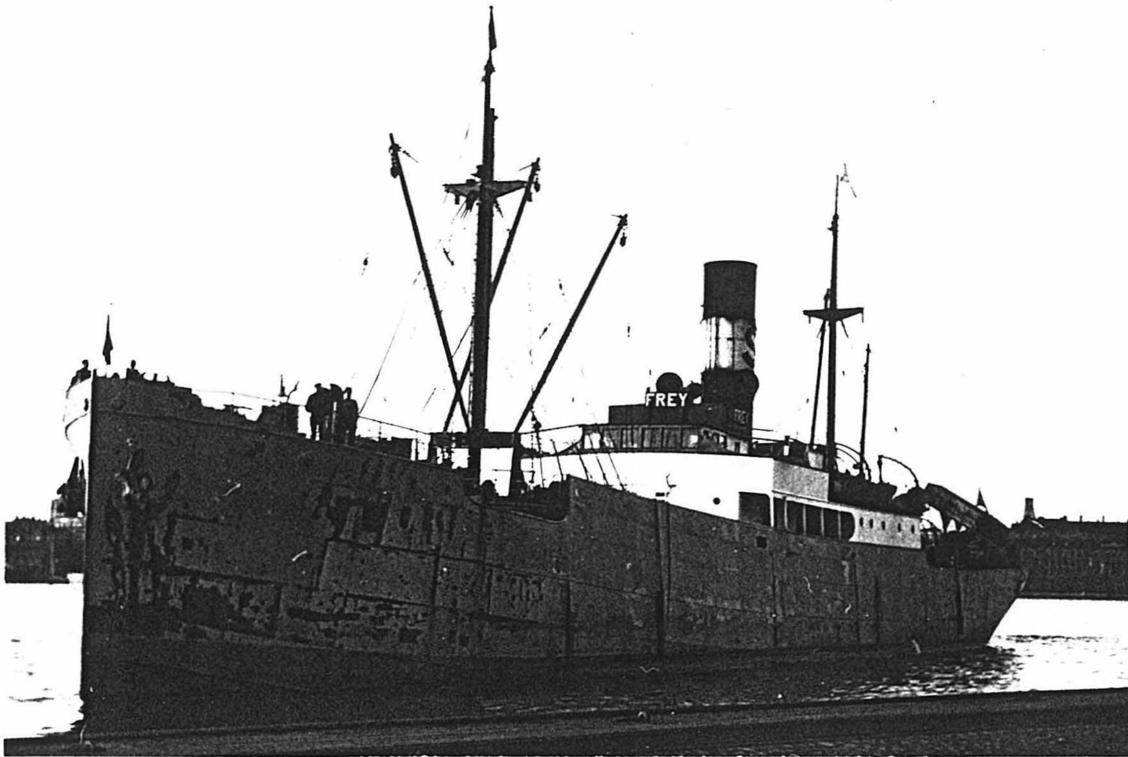
Med 1067 ton styckegods för Göteborg kom Frey den 1.4.40 till Tyne för bunkring, avgick följande dag till Methil och låg där i väntan på konvoj till den 7.4.då hemresan anträddes. Färden gick W och N om Shetlandsöarna. Vid 21-tiden den 8.4.beordrade konvojledaren kursändring 45 STB. Order om kursändring 45 STB gavs däreft upprepade gånger till dess konvojen stävade västvart. På morgonen den 9.4 erhölls order att gå till Kirkwall dit konvojen kom på kvällen. Tyskarna hade anfallit Norge och vägen till Bergen var stängd. Den 10.4. kl 01 kom order att konvojen skulle gå till Methil som nåddes den 11.4. Frey låg på redden till den 25.4 då hon beordrades till Aberdeen och där fick hela lasten lossas,bl.a 15 ton tenn. Den 15.5 var lasten lossad och såld. Från den 17.5.40 sattes så Frey i tidsbefraktning för Ministry of War Transport i London enligt en Svensk-Engelsk regeringsöverenskommelse om dispositionen av svensk tonnage som hamnat utanför spärren.
Enligt SKNEVII 216-219 kostade lasten SKN 292597;29 i ersättningar till lastägarna, genom provenyer nettoförlust för SKN kr 91606;18.
Bland de svenska ångare som resten av kriget fick gå i Engelska kustkonvoer var Frey, men hon överlevde kriget.

Data

Lastångare på 1090 brton byggd 1911 vid Oskarshamns varv av stål. 9 knop L 68 B 10 Tillhörig Stockholms red AB Svea (Em.Högberg) i Sthlm.
Nedskrotad 1954.

FREY 9.12.40

Ytterligare beskjutningar Se 1.7.41 & 24.2.42



ss FREY.

STUREHOLM 12.12 40

BORTA MED MAN OCH ALLT I KONVOJ HX92 PÅ NORDATLANTEN

AB Broströms Linjeagentur till UD ,Sthlm 7.1.41

På uppdrag av av AB Svenska Amerika-Mexicolinjen i Göteborg bedja vi få meddela att ms Stureholm avgick den 29.11.40 från Halifax till England och har sedan dess icke avhörts. Rederiet har ett par gånger under tiden anmodat sina agenter i London,Hyde &Co, att göra närmare undersökning om fartyget men fått till svar att dessa undersökningar icke givit något resultat.Rederiet hemställer att Kungl.UD ville telegrafiskt anmoda Sv. beskickningen i London efterhöra om Brittiska Amiralitetet har några närmare underrättelser om fartyget.

UD sänt chiffertelegram 8.1.41 kl 24 till London

Stureholm avgick 29.11 Halifax England har sedan dess icke avhörts Sök genom Amiralitetet erhålla u-rättelser om fartyget=Ministry Foreign Affairs.

Chiffertelegramsvar till UD från London,ankom 10.1 41 kl 23.50

Yours JM37 GQ Admiralty without news stureholm 22 your guidance convoy broke up owing unfavourable weather conditions stop Ragnhildsholm sailed same convoy arrived QARYKBQ Avonmouth.=Sw.Consulate general
((QARYKBQ betyder 17.12))

KK vol 150

Rederiet,Göteborg,12.1 41 till KK (Brev)

Vi få meddela att MS Stureholm,som enligt ingångna meddelanden den 29.11 förra året avgick från Östkanadensisk hamn till Storbritannien, icke anlänt till destinationsorten. Enligt vad som idag meddelas oss från befraktarna siktades fartyget sista gången i Atlanten kl 13.15 den 11.12 och då Stureholm icke senare siktats eller avhörts,finnes anledning befara att fartyget gått förlorat,varom vi härmed velat underrätta Eder. Enligt meddelanden från våra agenter utgjorde besättningen av 32 man enligt härmed bifogad förteckning .((Bifogad lista på flygpostark upptar befattning, namn och nationalitet)) Högaktningsfullt

AB Svenska Amerika-Mexicolinjen

E.Carlson

(En mera detaljerad namnlista inkom till KK 31.1.41 från rederiet)

Rederiet 23.4.41 till KK

(I brev): Beskickningen i London har numera meddelat att Ministry of Shipping och Admiralty på förfrågan förklarat att Stureholm numera finge anses såsom förolyckat tillika med besättningen.

STUREHOLM 12.12 40

Rederiet 23.4.41 i brev till KK

Vi hava infordrat en del begärda uppgifter från fartygets före detta befh , sjökapten Sven Olander, samt telegrafiskt anmodat Sv.Konsulatet i Montreal att direkt till KK telegrafera bekräftelse på att utöver befh något svenskt befäl icke stod att uppbringa för fartyget vid dess avgång från Halifax den 29.11.40. Vi närsluta härmed en skrivelse från kapten Olander samt en avskrift av besättningslistan.

f.d Befh Sven Olander , Gtbg 21.4.41, i brev till KK

Fartyget var vid avgången från Halifax 29.11.40 lagenligt bemannat och i fullt sjövärdigt skick. Lasten bestod av c:a 6500 ton stål- och järnskrot. Såväl befh J.Berner som de 3 styrmännen innehade sjökaptensbrev. Övermaskinisten innehade certifikat motsvarande svenskt övermaskinistbrev och hade förut varit anställd på ett stort Engelskt motortankfartyg. Såvitt jag kan erinra mig hade Ie maskinist Jens Mikkelsen danskt 2e maskinistbrev. 2e maskinisten kan jag ej yttra mig om eftersom det blev omplacering på Ie och 2e maskinisterna sedan jag lämnat den 25.11.40 Grundlig undersökning före fartygets avgång gjordes in Canada och USA, utvisande att svenskt befäl ej stod att uppbringa.

Sjöförhör i Göteborg lör 28.6.41 kl 10

Stureholms f.d. befh Sven David Olander och den f.d chiefen Sven Christian Valdemar Svensson hörts.
Sakkunniga lotskapten K.P.Kullander o Sjökapten Sven Västgerd:inga frågor.
Från rederiet sjökapten G.Anderberg
Från KK konsulenten Bo Bergström

P.M. från C.Anderberg, rederiet

Stureholm avgick från Halifax 29.11.40 dest. till hamn i Storbritannien och har fartyget därefter sista gången observerats den 11.12 kl 13.15 på lat N. 58 58′- long . W 11 20′ . Sedermera har fartyget ej avhörts och anses detsamma numera borta med man och allt.
Lasten utgjordes enligt uppgift av kapten Sven Olander av c:a 4500 ton stål och c:a 2000 ton järnskrot. Sammanlagt 6500 ton. Att tafrtyget varit i sjövärdigt skick framgår av telegram från Sv.Generalkonsuln i Montreal och kan även intygas av kapten Olander. Fartyget hade enligt telegram ett medeldjupgående av 22′9″ och ligger det berörda lastmärket på 22′11″,varvid fartygets dödvikt är 7630 ton. Besättningen framgår av besättningslistan. Svenskt befäl kunde f.ö. ej anskaffas,vilket framgår av telegram från Sv. generalkonsulatet i Montreal. Telegrafisten MacAllister hade Canadensiskt certifikat.
Intyg från kapten Olander bekräftat däcksbefälets kompetens, Chiefen Harold

STUREHOLM 12.12 40

Duncan och 2e styrman Nicholson dock förlorat sina papper vid tankfarty tyget San Demetrios sänkning i Jervis Bay-konvojen den 5.11.40.
Chief Svensson bekräftat maskinbefälets kompetens.
Vicekonsulatet i Halifax 5.6.41 sänt följande loggboksutdrag för Stureholm, infört den 12.11 40:
" Tuesday 12th at 17.00 arrived Halifax Draft F. 21′10″- A. 23′ 1″ "
Bunkerbåtens befh i Halifax 29.5.41 intygat att han 19.11.40 bunkrat Stureholm i Halifax med 1087 barrels fuel oil vilket endast förändrat fartygets djupgående med 2 eller 3″.

Kapten Olander 47 år, befh på Stureholm 26.7.39 - 25.11.40. I rederiet sedan 1926. Själv närvarit vid påmönstringen och lagt märke till att samtliga besättningsmän haft betyg,utvisande att de var dugligt sjöfolk med goda vitsord från tidigare anställningar. Fartyget i Galveston i maj 40 godkänts till högsta klass i Lloyds Register of Shipping . Olander känt kapten Berner sedan lång tid tillbaka och han var fullt kompetent att föra befälet på Stureholm under krigsförhållanden.Olander hade kvarstannat något tid på fartyget på Halifaxredd då detta haft den nya besättningen ombord. Om fartygets djupgående skulle ha ökats med 1″hade därtill fordrats att ytterligare 41 ton last intagits.

Chief Svensson: Född 1882, i rederiet sedan 1912, varit på Stureholm från 1921 fram till november 1940. Han hade ingen kännedom om Duncans i vidaremån än vad Duncan själv uppgivit för honom. Vid genomgången av Stureholms maskineri tillsammans med Duncan fått den uppfattninge att Duncan varit skicklig i sitt yrke.Jens Mikkelsen hade påmönstrat i Boston 23.10.40 . Duncan tidigare tjänstgjort på ett stort tankfartyg. Peder Stovelands förmåga tt sköta fartygsmaskineri kände inte Svensson till.
((Att Stureholm antagligen torpederats tas inte upp vid sjöförhöret Ingen påtalar krigsförhållandena. Man koncentrerar sig på djupgåendet och befälets papperskompetens, som i fredstid, när det är ordning och reda..))

KK Memorial 25.7.41

Fartygets försvinnande torde hava förorsakats av någon direkt krigsåtgärd från någon av de krigförande makternas sida. Av utredningen synes framgå att nedanstående namngivna personer i samband med fartygets krigsförlisning försvunnit under sådana omständigheter att de alla omkommit. Exofficio

Bo Bergström

STUREHOLM 12.12 40

CREW LIST

+ Befh John Olov Gunnar Berner, Karl Johang. 105B, Gtbg, 14.4.97
25,11.40 befh efter Olander. Dessförinnan sedan 15.2.40 i Gtbg varit 2e styrman ombord. Anhöriga, Broder Axel, syster Dagmar i Gtbg. Uppgiven adress är brodern Axels adress.

+ Ie styrman Erling Hansen, Sandefjord, Norge, 33 år (22.11 40) Wife, Astrid

+ 2e styrman Davis Nicholson, South Rhodesia, 36 år, (22.11.40) mother Jessie
Ex Ist mate på San Demetrio, Jervis Bay-konvojen 5.11 40

+ 3e styrman Sydney (MAURICE) Wilson, Newcastle o/Tyne, 34 år, (25.11.40) wife Julia
Ex mate on San Demetrio, Jervis Bay-konvojen 5.11 40

+ Chief Harold Duncan, South Shields, 41 år, (25.11.40) wife Barbara
Ex 2d eng. on San Demetrio, se ovan

+ Ie maskinist Thomas Mockford, 11 Maybury Close, Pottswood, Kent 24 år
Father Thomas. Ex 5th eng. på San Demetrio (Halifax 26-11.40)

+ Maskinassistent Jens Mikkelsen, Hjorning, Danmark, 23 år (23.10.40 Boston)
Father, Johannes M. Ex Caldonia.

+ Masskinassistent Peder Stoveland, Lillesand, Norge, 22 år (21.11.40)
father Aamund

+ Elektriker Thomas Maxwell, Glasgow, 26 år (21.11.40) Mother Mary

+ Telegrafist Donald McAllister, Sussex, Canada, 24 år (25.11.40) Mother Jenny

+ Steward Gustaf Persson, Slottskogsg. 19, Gtbg, 51 år (7.9.39 Gtbg) Fru Judit

+ Kock Karl Erik Johansson, Albogatan 22, Gtbg, 31 år (27.7.39) fru Hillevi

+ Mässuppassare Fritz Malte Olsson, Eldareg.8, Gtbg, 40 år (25.1.40) syster An

+ Båtsman Karl Edvin Reinhold Nilsson, Hjortsberga, Klm län, 34 år (7.2.40)
father Gustav Nilsson

+ Timmerman Karl Victor Persson, Kallsås, Högstorp, Blk, 38 år (7.2.40) father Karl

+ 2e kock Rafael Blomkvist, Bergö, Vasa, Finland, 19 år (21.11.40) mother Edla

+ (SALONGSUPPASSARE) Cabin boy Kai Schou, Frederikshavn, Danmerk, 18 år (-"-) father Peder

+ Seaman Börge Lorange, Klampenborg, Danmark, 18 år (23.11.40)-"- Kay

+ Seaman William Connell, Tulla, Irland, 26 år (21.11.40) mother Margaret

+ Seaman George (FINNBAR) Galbraith, Toronto, Canada, 35 år (- "-) wife ~~Kathleen~~ CATHERINE

+ Seaman (CHARLES) Royal Handy, Hull, Canada, 26 år (-"-) sister mrs O. Latour

+ Seaman Jim (EDWARD) Evans, Hamilton, Canada, 23 år (21.11.40) sister mrs McIntyre

+ Seaman Reginald Trainor, Vancouver, Canada, 23 år (21.11.40) mother

+ Seaman Benjamin Marshall, North Sydney, Cananda, 40 år (21.11.40) friend J.W Dooley

+ Seaman Robert Rogers, Passage East, Irland, 27 år (21.111.40) mother Mary

+ Motorman Hans Storebo, Minneapolis, 26 år (Norsk) (Boston 23.10.40) Father

+ Motorman Rasmus (LEO OTTO) Jörgensen, 60th Street, Brooklyn, 32 år (dansk) (25.11.40)
Sister mrs Viggo Hansen

+ Motorman John McShane, Bothwell, Scotland, 42 år (25.11.40) Aunt mrs Lyons

+ Motorman Paul le Clair, 4756 Notre dame Street, Montreal, 24 år (27.11.40)
Father Leo

+ Motorman Olav Larsen, Moncton, Canada, 35 år (Norsk) (21.11.40) Wife Thyra

+ Motorman August Hellsten, 6 Water St., NY, 29 år (Finsk) (21.11.40) none

+ Motorman Leif Johnsen, -"- -"- , 37 år (Norsk) -"- none

SKN EIII 195

STUREHOLM 12.12.40

SKN utbetalat totalförlustersättning 2.500.000 den 7.2.41 och ytterligare 3750000:- den 4.3.41 (Ass för 2.875.000:-)
För effekter utbetalat 17775:- den 23.10.42

Effekter

Ersättningarna nått änkor och föräldrar via konsulat i England, Kanada, Danmark, Irland.. Rederiet totalt utbetalat 20387:50 till anhöriga. I brev till SKN skrev Rederiet 19.10.42 att " En del av de anhöriga till den utländska besättningen har ännu inte kunnat anträffas, men förbindelse med dessa sökes genom UD." I april 1945 sökte en advokatfirma i St.Johns, N.F. anhöriga till sjömannen Benjamin Marshall, 40 år, ungkarl, som kom från South River i distriktet Port-de-Garve, och fann en Abraham Marshall i South River, foreman of highroad construction.

Tennyson Jesse: "The saga of San Demetrio" (London 42)

"Sydney Wilson was a Tyne-sider, with colouring so fair that he was almost an albino. On land he was an ardent pigeon-fancier and bred fantails. 2d eng. Duncan, a man from South Shields, was a good man: The chief, Charles Pollard, thought a lot of him. He was slightly built, of an Arab type, very dark-haired, with thin features and grey eyes. Wilson, Duncan and Mockford all lost their lives on the homeward passage, helping to work a short-handed Swedish vessel, none other than the gallan captain Olanders Stureholm, back to England. She has never been heard of since, so it has to be oresumed that a very brave, unselfish skipper and crew are gone."

7 sterbhus utan ersättning 7.6.45

Rederiet skrev 7.6.45 till SKN att 7 sterbhus efter besättningsmän på Stureholm ännu ej fått sin ersättning. "Dessa utbetalningar ha icke kunnat göras under det pågående kriget men skola vi idagarna söka erhålla kontakt med de anhöriga."

Egna noteringar

STUREHOLM I JERVIS BAY-KONVOJEN 5.11.40

VÄNDE OM OCH RÄDDADE 68 MAN

Stureholm och Vingaland ingick som enda svenska fartyg i konvoj HX 84 om 38 fartyg som lämnat Halifax den 28.10.40 och den 5.11 angreps av slagskeppet Admiral Scheer som sänkte den legendariska hjälpkryssaren Jervis Bay och 4 lastfartyg och sköt tankfartyget San Demetrio i brand. Vingaland undkom, endast för att sänkas av ett Condorplan den 8.11 - Stureholm flydde som alla andra i konvojen, men återvände och räddade 68 man från Jervis Bay, av vilka 3 dog ombord av sina skador och fick sjömansbegravning. För sin modiga insats höjdes Stureholms befh Sven David Olander, hans befäl och besättning till skyarna av Engelsk, Kanadensisk och Amerikansk press och radio, i lika hög grad som hjältarna

STUREHOLM 12.12.40

från Jervis Bay och San Demetrio. Det sistnämnda togs i hamn som ett utbränt vrak av sin heroiska besättning, av vilken 4 man försvann med Stureholm 12.12 40. Dessa 4 ingick i en livbåtsbesättning som inte varit med på San Demetrio under den dramatiska resan till Rosyth i Scotland dit San Demetrio kom 17.11. Det var Chiefen Pollard och 14 man som utförde bragden. Jervis Bay, ett armerat passagerarfartyg på 14164 brton ,byggt 1922, tillhörigt Aberdeen-& Commonwealth Line, (London) stod under befäl av captain Fogarty Feegan, och var konvojens enda skydd då Admiral Scheer anföll kl 16.40 den 5.11 på lat N. 52 30'- long W 32 0'. Kvällen hade börjat mörkna, havet låg skiffergrått med moderat SW dyning under en mycket molnig himmel och konvojens 38 fartyg var en vecka i sjön. Admiral Scheer sköt sin första tunga salva från 17 km håll och den slog ner runt Rangitiki. Jervis Bay sköt upp Very-lights som signal till konvojen att skingras,Samma signaler gavs från the Convoy commodore ombord i Cornish City. Jervis Bay styrde mellan Admiral Scheer och konvojen och lade ut en rökridå, girade BB mot den tunga kryssaren under eld från sina lättare pjäser vars eld inte nådde fram. Den tyska elden koncentrerades efterhand på Jervis Bay som sköts i brand men fortsatte för att komma inom skotthåll. Under tiden lade konvojens fartyg ut rökridåer stävamde solfjädersformigt bort från platsen. - Då Jervis Bay kommit så nära Scheer att hon var inom eget skotthåll brann hon våldsamt med bortskjuten brygga,sållad av hål och sjunkande. Flaggen sköts bort men en man klättrade upp i riggen och najade fast en ny White Ensign. Befh captain Fogarty Feegen (RN, 49 år) var dödligt sårad med ena armen bortskjuten. Med alla förliga kanoner utslagna vände Jervis Bay aktern mot Admiral Scheer och fortsatte elden med de aktre kanonerna skjutade in i det sista. Kort efter kl 17 kantrade och sjönk hon brinnande från för till akter. Inget befäl var då i livet. Admiral Scheer attackerade nu Rangitiki och Cornish City. Eld utbröt på Rangitiki men genom skickligt användande av sin rökridå och i skydd av mörkret kunde hon komma undan. San Demetrio skjutits i brand trots att hon gjorde 12 knop. Scheer fortsatt till kl 20.40 att beskjuta konvojfartyg av vilka 4 sänktes:ss Maidan på 7908 brton, ss Beaverford på 10042 brton, ss Kenbane Head på 5225 brton och ss Trewellard på 5200 brton. Stureholm gick efter anfallets början en timmes tid under forcering. Sedan slog kapten Olander stopp i maskin och efter skeppsråd beslöts enhälligt att gå tillbaka för att försöka rädda överlevande. Olander hade fört Stureholm sedan 25.9.39 (1920) Ie styrman Aronsson stod på bryggan och chiefen Svensson var på sin post i maskin. Efter en stund började ficklampor glimma i mörkret och en söndertrasad vattenfylld livbåt med 6 man kom i sikte. De halades ombord. Alla var sårade och från Jervis Bay. Föröver låg människor fastklamrade vid spillror och hopträngda på flottar. Mellan kl 20 den 5.11 och kl 06 den 6.11 togs 68

STUREHOLM 12.12 40

överlevande från Jervis Bay upp av Stureholm. Praktiskt taget alla var sårade i bland dem Jervis Bays läkare. SS Gloucester City, Captain Smith. kom också tillbaka och tog bl.a upp en livbåt från San Demetrio ,medan 15 man i tankerns andra båt redan vid midnatt hade gått ombord på vraket igen för att få igång maskinerna. En tredje båt från San Demetrio med befl Waite och 3 man togs också upp av Glocester City som inalles räddade 92 liv. Då Stureholm saknade räddningsutrustning för så många människor sattes kursen mot Halifax . 3 av de räddade dog på vägen dit och begravdes till havs. Efter ankomsten till Halifax mönstrade nästan hela besättningen av och kapten Olander måste sjukavmönstra och ersattes av 2e styrman Berner som befh. Chiefen Valdemar Svensson kom till Sverige via Petsamo i slutet av december och möttes då av budskapet att Stureholm försvunnit med man och allt. Kapten Olander , 47 år, kom till Göteborg den 16.3.41 som passagerare på Vasaholm. Han avled under en fisketur i september 1957 utanför Grebbestad, 64 år gammal. - Om Stureholms dödsföraktande intervention i det stora konvojdramat erinrades på ett magnifikt sätt lör 17.10.59 vid Royal Naval Associations årshögtid i Royal Festival Hall, London . I denna förening finns det sjöfolk av alla grader meniga till amiraler. Den årligt återkommande tillställningens final ägnades 1959 åt Jervis Bay och hennes konvoj. Sista akten i dramat behandlade Stureholms räddningsaktion. "Vi hyllar de Svenska sjömän som gick till räddning," sade speakern," hade de inte uppträtt så modigt som de gjorde,så hade troligen inte en enda man från Jervis Bay räddats." Strålkastrana riktades mot scenen där en signalmast riggats upp. Svenska flaggan fångades i ljuskäglorna och gick i topp.Royal Marines väldiga musikkår stämde upp " Du gamla, du fria, du fjällhöga nord", I stram givakt hyllade Brittiska flottan det neutrala göteborgsfartyget som med sitt ingripande skrev in sitt namn i både krigets och de stora räddningsbragdernas histor: Kapten Olander var då död, men chiefen Valdemar Svensson levde ännu som pensionär i Göteborg. -

SÄNKT AV U-96, HEINRICH LEHMANN-WILLENBROOK

Stureholm sänktes kl 01.56 den 12.12.40 i plankvadrat AM 2618 i Nord-Atlanten av U-96, Heinrich Lehmann-Willenbrook som börjat sina anfall mot konvojen den 11.12 kl 15.12 då han fick in en fullträff på engelska ss Rotorua på 10890 brton byggd 1911,på resa Halifax-Avonmouth med last av 10803 ton kött och andra färskvaror i kylrum.Avde 150 ombv omkom 21 och U-96 tog upp 2 som krigsfångar. Konvojen var då c:a 150 miles NW Hebriderna. Kl.20.52 sänkte U-96 Holländska ss Towa på 5419 brton byggd 1930 som med last av 7800 ton spannmål bröts itu och sjönk på några sekunder. +8 man omkom, 19 räddades på N.58 49' W 10 9' c:a 100 miles syd Rockall. Den12.12 kl 01.56 torpederades Stureholm ,bröts itu och sjönk

Se sid 9

STUREHOLM 12.12 40

med sin tunga last så gott som omedelbart. Kl 04.31 sänkte U-96 Belgiska ss Macedonier på 5227 brton B-21 med fosfatlast på N 57 52′- W 8 42′. 4 man dödades, 37 räddade sig på flottarn. Det var sista sänkningen i Stureholms konvoj som bestod av 40 fartyg, bland dem svenska Sir Ernest Cassel.

HISTORIK

Motorfartyg på 4600 Brton byggt 1919 vid Götaverken i Göteborg av stål L. 124,6 B. 16,4 Tillhörigt Svenska Amerika-Mexicolinjen (E.Carlson) i Göteborg. Stureholm var Broströmskoncernens första för egen räkning nybyggda motorfartyg. Sjösatt 8.5.19, levererat 18.9.19 till rederiets USA-linje. På Stureholms sjösättningsdag kölsträcktes på samma bädd fartyget lämnat bygge nr 1 i en serie på 11 fartyg för Grängesbergsbolaget,Stråssa, och SAL:s Stockholm (Ex Solglimt) flaggade över topp i Götaverkens flytdocka som varande det största fartyg som dittills dockats i Skandinavien. Dessutom sjösattes ss Wargön med ångan uppe, varvets sista bygge av Svenske-typen på 750 ton dw för Wargöns AB. Stureholms sjösättningslunch avhölls i "Stockholms" salonger. Gudmoder var fru Lisa Mannheimer. Stureholm var shelterdäckad med kryssarakter och svart skrov. (rum med 5 luckor, varav nr 3 mellan brygghuset och båtdäckshuset. Minimal skorsten, för avgasröret. 2 master och ett par bompålar på akterkant av lucka 3. (st 10-tons bommar och en för 18-tons lyft på fockmasten. 10 el. ASEA-winschar. El. ankarspel och elektrohydraliskt styrmaskineri med telemotorledning till bryggan. 7750 ton dw. 7,11 meters djupgående på full last. I brygghuset mahognypanelad mat- och röksalong, en passagerarhytt, styrmanshytterna,bad och pentry. Bfeh 2 rum låg på undre bryggan.På övre bryggan bl.a.radiohytten. Inredning i salong och befälshytter i teak och mahogny med vitlackerad panel. Övrig befälsinredning med mässar ,kök etc i båtdäckshuset. Manskapsinredning med 2-manshytter och järnkojer, 2 mässar, 2 duschrum, förråd mm i poopen. Proviantkylrum på huvuddäck under köket. -Huvudmaskineriet bestod av 2 st 6-cyl. 4-takts B.& W.-motorer på 2600 ihkr vid 130 varv/min. De vägde tillsammans 525 ton. 10,75 knop på last. - 14.10.24 räddade Stureholm på resa savannah-Gtbg 9 man från 4-mastskonerten Alcaeus Hooper av Boston på 1305 brton som sjunkit i storm 200′SO Nantucket fyrskepp. - 1.3.35 anlände Stureholm till Gdynia med en hel bilkyrkogård från USA i lasten till de polska järnverken. - 10.10.36 på ingående till Gdynia lätt kollision med danska ss Henrt Tegnér. -23.1.38 en lättare grundstötning nära Hangö i svår is. Påskafton 1939 på resa Kotka-Åbo grundkänning vid knivskär strax norr om Utö varvid brännoljetanken revs upp och maskin blev obrukbar. Bogserats till Åbo varv för rep. Från 1933 var kapten Sven Olander befh med kortarea avbrott fram till nov 40 i Halifax då han blev tvungen att sjukavmönstra. Den 9.4.40 kom Stureholm

Egna noteringar

STUREHOLM 12.12.40

utanför spärren. Skulle sedan gå på Frankrike men tyskarna kom emellan där också. I sept. 40 låg hon i London under de första stora bombraider som inledde Blitzen. Efter en resa med last av krita till Baltimore i konvoj lastade hon i okt 40 järn- och stålskrot för de Brittiska järnverken i Boston, men resan avbröts av Jervis Bay-dramat, och hon fick återgå till Halifax. Där avmänstrade nästan hela besättningen och hon hade på sin sista resa endast 6 svenskar i sin 32 mansbesättning.



Fotot är taget 12.11.40 i Halifax ombord på Stureholm och visar överlevande från Jervis Bay. "They were brought to port by an unidentified Swedish ship, a member of the convoy, which turned back at night to look for survivors."

F.Kurowski: An alle Wölfe:Angriff (Herrscing 90)

Stureholm sjönk med vrålande siren

Den nächsten Dampfer stellte U-96 kurz nach mitternacht des 12 dezember. Um 01.56 fiel der schuss. Der Kommandant sah,wie wenige minute später die Boote gefiert und zu wasser gelassen wurde. Die Sirene des Schiffes begann zu heulen., flammen schlugen über der Brücke zusammen - dann sackte das Schwedische Motorschiff Stureholm weg. Doch,damit war die Beute dieses Tages noch nicht vollständig. (Sänkt Macedonier 04.31 mit zweifächer)

FRIDA EFT. 16.12.40

SPANNMÅLSLASTAD MOTORSKONERT BORTA MED MAN OCH ALLT I FARVATTNEN MELLAN BLÅ JUNGFRUN OCH LANDSORT I LUGNT OCH STILLA VÄDER. ORSAKEN TILL FÖRSVINNADET HAR INTE KUNNAT KLARLÄGGAS, MEN BLAND TEORIERNA FINNS MINSPRÄNGNING.

FRIDA Efter 16.12.40

Egen faktasammanställning

Med 5 mans besättning och full rumslast av 192 ton korn från Trelleborg lämnade Frida mån fm 16.1.240 Kalmar efter bunkring, destinerade till Västerås via Södertälje Kanal. Vädret var vid avgången mulet med -3 kyla och 8 sek.ms styv SW bris. Under e.m tilltog vinden och kl 19 rådde hårt väder med 16 sek.ms WSW kuling som under natten ytterligare tilltog till 18-20 sek.m halv storm från SW med grov överbrytande sjö.Först tisdag em 17.12 mojnade vinden men täta snöbyar fortsatte.Temperatur vid Smålandskusten -5°C ,längre norrut -20° C. Frida har aldrig avhörts efter det hon lämnat sjöfartskontrollen i norra Kalmarsund och troligen förliste hon i farvettnen mellan Blå Jungfrun och Landsort natten till tis 17.12. Det enda spåret efter henne var en livboj märkt Frida den 20.12 , påträffad av ett holländskt motorfartyg drivande 25'S Landsorts fyr
Frida var inte kaskoassurerad i SKN. Av lasten, assurerad i Ägir,ersatte SKN 25%. Försvinnandet bedömdes följaktligen som 25% krig.

Brev från redaren till KK 12.1.41

Angående ms Frida: Fartyget lastade korn i Trelleborg för Västerås och angjorde Kalmar den 15.12.40 för bunkring, då jag talade med kapten Wennerberg i telefon. Han dase sig ha haft frisk sydlig vind samt seglat hela vägen.Det hade gått utmärkt och allt var bra ombord. Han skulle avgå måndag morgon när han fått ombord 300 kg olja som vi blevo tilldelade för resan.Sedan dess ha vi ju inte hört något från fartyget.Med den stränga kölden som rådde, och med övespolning under måndagen,som naturligtvis frös och nedisade allt vad segel och tågvirke som var uppe,och sedan med den stormm som kom natten till tisdagen med mycken överspolning från den tilltagande sjön, frusit till spygatt och stormportar, kanske fyllt hela hela fartygets däck. vilket förklarar att intet flutit loss om den gått under.Fartyget har blivit överlastat av is och vatten på däck, och frusna som segel och löpande rigg varit , har di icke kunnat få ner seglen

Högaktningsfullt
Joh.Leonard
Red AB Stureborg

Av redaren inlämnade intyg & rapporter

AB.J.Kock i Trelleborg intygat att ksptenen på Frida under lastningen i Trelleborgs hamn den 14.12.40 först förklarat sig nöjd med nerkörda 191 ton korn, men strax efteråt kom en begäran om ytterligare 1 ton under motivering att luckorna inte blivit helt fyllda. I brev från redaren til KK 14.1.41 intygar kommanditbolaget Österberg % Co ,mäklare för Frida i Trelleborg, att Frida varit lätt lastad vid avgången från Trelleborg.

FRIDA 16.12.40

Marinstabens Sjöfartsdetalj meddelade redaren att flygspaning efter Frida utförts den 21.12 40 varvid området mellan lat.N.58 08'- N. 58 50' och long. O 18 40'avspanats utan att något av vikt siktats. Sikt 10-20. Häradsskärs lotsplats , lotsförman G.E,Åsman, skrev 27.12.40 till redaren att Frida ej avhörts där. " Storm var rådande natten till den 18.12 med sydlig vind och grov sjö. 17 sek.ms mellan kl 02 och 03 den 18.12,vtidande till SW. Den 19.12 avtog vinden till NW 6 sek.ms med svag sjö."
Lotsverket i Kalmar, överlots O.Sudberg, angav till redaren följande vindstyrkor vid Grimskär i Beaufort:

16.12 40	kl 14 S 2	Kl 19 SW8
17.12	kl 14 SW 8	kl 19 WSW 6
18.12	kl 14 W3	kl 19 WSW 4
19.12	kl 14 SW 7	kl 19 O.3

Sjö lotsplats rapporterat 2.1.41 att Frida ej siktats där ,Vind & väder:

16.12.40	Frisk SW vind, mulet
17.12	Frisk SW vind, delvis storm, mulet
18.12	W laber bris, mulet
19.12	Frisk W vind, mulet

Överlotsen Oxelösund 27.12.40 rapporterat följande väder:

16.12	WSW 4 klar sikt
17.12	SW 9 snödisigt
18.12	W 3 klart
19.12	Laber SW bris, sedan NO 2, klart

Sjötekn. konsulenten 15.1.41 i vördsam promemoria hemställt om sjöförhör vid Trelleborgs rådhusrätt.

CREW LIST

+ Befh Nils Arild Sigfrid Wennerberg, St.Ibb,Ven, 30.10.93 St.Ibb (22.6.40)
+ Bästeman Ove Einar Sigvard Wennerberg, -"- , 17.4..18 -"-
Befh äldste son. Mönstrat 1.7.40 i Höganäs liksom övriga.
+ Jungman Edo Olof Olsson, Bräkne Hoby, Blekinge, 26.2.25 Asarum
+ Jungman Karl Erik Gustafsson, Lugnet,Mörrum, 29.3.18 Mörrum, Blk
+ Kock Per Inge Jönsson-Rydberg, Hästaryd,Mörrum, 23.7.19 i Mörrum,Blk.

Livbojsfynd 19.12.40

19.12.40 kl 16 bärgade ms Oise av Rotterdam, befh Dirk Stam, f.19.4.08 i Vladingen, på resa Delfzijl- Stockholm, 25 sjömil Syd Landsort en livboj märkt "Frida- Stockholm." Några andra föremål hade inte kunnat upptäckas trots att han kvarstannade på platsen och gjorde en omsorgsfull undersökning. Vädret var klart. Livbojen inlämnades i Stockholm till Tullen och översändes senare till skeppsredare Leonard i Landskrona.

FRIDA 16.12.40

SJÖFÖRHÖR I TRELLEBORG DEN 3.2.41 kl 12

Sjötekniske konsulenten Bo Bergström, KK inställt sig.
Ing. Folke Wiksten för Sjöförskäkrings AB Ägir i Sthlm
Advokat Stellan Graaf för Mälaren i Sthlm
Skeppsredare Joh.Leonrad, Landskrona.

Disponent Ruben Almare: Själv varit nere vid Frida innan lastningen i Trelleborg började. Hon var ett nytt, fint och vackert fartyg. Förstklassigt. Spannmålen inlastats löst. Såg inte ålas lasten sedan den var intage

Skeppsmäklare Gunnar Malmquist, Österberg & Co: Avtalat med redaren Leonard om en last korn till Västerås sedan Frida lossat sin kollast i Nyhamnen,Trelleborg. Kaptenen verkade rejäl, som en verklig sjöman. Malmquist var ej med vid lastningen.När 191 ton inlastats kom kaptenen en stund senare och sa att han trodde att han kunde ta c:a 1 ton till . Malmquist var ej med vid avgången. Ett ton korn till körts ner och inlastats för att få upp lasten bättre mot luckorna. Ingen räkning inkommit på trä som kunnat satts upp som slingerskott. Kaptenen uppgivit att Frida LASTADE 220 dw men fartyget hade aldrig lastat korn tidigare.

Stuverierbetare Olof Olsson, Trelleborg: Kxxxxxxxxxxxxxx Kornet inlastades från firma Joh.Kock. Vittnet kände ingen ombord. Aldrig sett fartyget tidigare. De hade tänkt ta in 210 ton,sa styrmannen, som var son till kaptenen. Sammanlagt 5 personer ombord. Fartyget fullastat efter det sista tonnet korn. Sammanlagt 192 ton.Ett nytt, stiligt och fint fartyg men det hade inte funnits slingerskott. Det brukade ints så små fartyg ha Lasten ordentligt lämpad. Tror inte att lasten kunde ha förskjutit sig och att tyngden skulle ha kunnat inverka direkt på förlisningen. Lastningen utförts med kran och en beinge som rymde 3 ton..Lastade i 2 luckor Besättningen lämpade själva. Det gjorde de alltid. Ingen last på däck.

Kranskötare Hjalmar Håkansson, Trelleborg: Kornet kom i bilar från AB Joh.Kock.Vittnet skötte kranen. Lastat i 2 luckor. Lämpningen skötte besättningen själv.Hade lastat fullt i de 2 luckorna. Inte sett några slingerskott i lastrummet..

Kranskötare Karl Nilsson: Avlöst av Håkansson, Ej sett Frida förut. Kände ingen ombord.Frida var ett nybyggt, förstklassigt fartyg. Lastats på normalt sätt med kran. Ingen brädvägg och ina slingerskott i rummet.

Skeppsredare Leonard: Frida inte haft bruk för slingerskott tidigare, men i detta fall skulle det möjligen ha funnits anledning att sätta upp slingerskott. 5 man var godkänt som bemanning av Sjömanshuset i Sölvesborg som bemanning vid första resan 1940.Sedan dess bara skett ett utbyte i besättningen. Jag vill som redare påstå att bemanningen var fullts jö-

FRIDA 16.12.40

värdig. (Ordf. frågat om inte manskapet varit relativt ungt till åren?) Leonard svarat : "Jag vidhåller att bemanningen var godkänd.Kaptenen kände jag mycket väl, han var en duktig bra sjöman, den bästa sjöman jag känner. Jag litade fullt på honom.Seglat för mig i 2 år. Sonen kände jag däremot endast ytligt. Han var med som maskinist och hade vederbörligt certifikat. De andra 3 ombord kände jag inte till. Kaptenen bodde på Ven och hade 3-4 barn till. Vad på mig själv ankommer har jag inte underlåtit någonting. Jag skrev till kaptenen en gång när han kom in till Kalmar att han alltid skulle vara försiktig i alla avseenden. Näst sista resan hade Frida g( )t med en kollast från Gdynia till Skillinge.Det fanns trä ombord att bygga slingerskott av.

Konsulent Bergström,KK: Detfanns bara 5 man ombord.Enligt KK bestämmelse 1939 skulle Frida haft 6 mans besättning. Fratyget var underbemannat och inte i sjövärdigt skick. Kaptenen var visserligen fullgod men bästeman var egentligen maskinist och bara 22 år, och av de övriga 3 var ena jungmannen bara 16 år och kocken lagade väl nästan bara maten, vilkert innebär att 2 man var nästan odugliga.

Leonard: Besättningen mönstrats i enlighet med sjömanshusombudsmannens föreskrifter..

Advokat Graaf : Känner skeppsredaren till färeskrifterna i Sjömanslagen om last som kan förskjuta sig?

Leonrad: När luckorna är fulla så fanns det ordentliga anprdningar,

Bergström: I så fall skulle det ha funnits en feeder.

Leonard: Jag påstår att själva den omständigheten att Frida tagit in extra last gjordes med tanke på att lasten inte skulle kunna förskjuta sig och detta borde kunna räcka som " andra anordningar." Luckan tjänstgjort som feeder.

Graaf: Vad anser skeppsredaren om minsprängningsteorin?

Leonard: Några minor ha aldrig rapporterats här.

Wiksten:Var fartyget krigsförsäkrat under resan?

Leonard: Nej, men folket var krigsförsäkrat.

Bergström: Hur många flottar fanns det ombord?

Leonard: En flotte samt en arbetsbåt och en vanlig livbåt som hängde i aktern

Wiksten: Angående nedisningsteorin så var temperaturen något något under 0 enligt en teblell från SMHI för den aktuella tiden. Jag kan inte tro pä nedisningsteorin. Jag vill göra gällande att det skulle kunna var minsprängning. (Ingivit en minkarta från Marinstabens Sjöfartsdetalj jämte kungörelse om mineringar i Stockholms yttre skärgård, utfärdad 8.5.40. "Minfältet sträcker sig i linje med Landsort och Frida skulle gå genom Södertälje kanal."

FRIDA 16.12 40

Leonard: När jag fick flygspaning genomförd så sades det att på denna sträcka fanns inga minor. Frida skulle gå precis routen från Ölands N. Udde till Landsort och där hade trafiken gått hela tiden utan att ngr minsprängningar rapporterats.

Wiksten: Jag vill framhålla stt minfältet ligger där det ligger i enlighe med kartans uppgifter.

Joh Leonard ingivit följande intyg

Sjövärdigshetsintyg utfärdat i Kalmar 28.11.40

Intyg utfärdat i Kalmar 30.1.41 av Bureau Veritas expert C.J.Olsson efter besiktning av Frida där sedan hon reparerats på Kalmar varv efter en grundstötning.

Konossement för 192 ton maltkorn för Nya Bryggeri AB i Västerås undertecknat av Fridas befh. Frakt kr 17 per utlossade 1000 kg betalas av mottagaren.

Intyg från Svenska Gulfs bunkerstation i Kalmar att Frida vid avgången från Kalmar inte haft någon slagsida.

Följande utdrag ur skeppsdagboken för ss Nils Sture, red AB Eruths, förd på resa Gotenhafen-Västerås i dec.1940:

Mån 16.12 40 kl 10.50 avgått från Gotenhafen.Lämnat lotsen kl 11. Vind SSW 2 Beaufort.Byig luft. Kl 13 passerat Hela boj om BB. På e.m tilltagande vind vridande till SW.

Tis 17.12 SW kuling, 7 Beaufort, hög sjö, slingring och överspolning. Byig luft. Kl 11.20 f.m Högby fyr i N 79° W , distans 2,5'.Avtagande vind och sjö. Under e.m vridande till W 4-5 Beaufort,tidvis snötjocka Vinden senare åter avtagande.

Ons 18.12 kl 05.30 anlänt till Västerås efter att ha fått lots vid Landsort kl 00.25.

xxxxxxxxx xxxxxxxxxxxx

Ett intyg från KK att Fridas segelyta (underslagna undersegel) befunnits uppgå till 211 kvms fördelade på : klyvare 26 kvm, stagfock 32 kvm, gaffelfock 49 kvm, storsegel 53 kvm och mesan 52 kvm.

Ett intyg från Johan Nilsson & Co AB i Kalmar att temperaturerna i Kalmar enligt SMHI den 16.12.40 varierade mellan -1,2 C och - 2,4 C.

3-Skonerten Fridas förlisning

SKRIFT INGIVEN AV SKEPPSREDARE J. LEONARD:LANDSKRONA, 1.2.41

Tors 12.12.40 hade fartyget slutlossat sin kollast från Gdynia i Trelleborg. Samma dag vid 11-tiden talade jag med kapten Wennerberg som sade "att strax efter middag blir vi loss, vi börjar lastningen imorgon bitt så vi har hela e.m till att göra rummen klara för lastning. Ev.kan vi t någon övertid med folket så vi får rummen färdiga för lastning." Av

FRIDA 16.12.40

samtalet fick jag den tanken att han tänkte sätta upp slingerskott mellan däcksbjälkarna uppe under däck.

Fre 13.12 Påbörjades lastningen av korn, destinerat till Västerås.

Lör 14.12 på e.m var fartyget fullastat varför lastningen stoppades, men sedan yttreligare trimning företagits, rymdes mera last för att fylla luckorna, vilket även erhölls.Fartyget var ju nu väl fulltrimmat ochde stora luckornax ,som upptager större delen av däcket, alldeles fulla. Frida avgick därefter på e.m till Kalmar, fullt bemannat och till alla delar i fullt sjövärdigt skick. Resan forsattes upp mot Kalmarsundd med risk till hård sydlig vind, således vinden XX tvärs in o m STB, tills på söndag e.m då Kalmar anlöptes för bunkring av 300 liter brännolja som tilldelats oss för resan. Kapten W. ringde mig på kvällen och sade att han haft frisk till hård sydlig vind då han hade seglat hela vägen och andast använt motorn in och ut av hamn, att Frida seglat bra med fulla segel även med vinden tvärs samt att det varit bra kallt.Överspolningen hade gjort däcket halt då skväätningen frös på med detsamma. Han kom att avgå måndag morgon 16.12 så snart han fått oljan ombord. Fartyget hade ingen som helst slagsida,varken när det kom in till Kalmar eller när det gick ut därifrån.Att lasten skulle ha kunnat förskjuta sig är ju omöjligt enär fartyget var väl fulltrimmat och luckonra fulla.Vid seglingen upp till Kalmar med vinden på sidan och därmed följande rullning och över-halningar ,hade ingen som helst slagsida uppstått. I detta sammanhang underlåter jag icke påpeka att att med sådana höga,breda och långa luck-or ,upptagande nära 3/4-delar av lastrummets längd och 2/3-delar av far-tygets bredd, om dessa luckor äro fulla, som nu var fallet, är det all-deles uteslutet att lasten kan röra på sig sidvägen. ((Här har Bo Berg-ström noterat i rött i marginalen: Ja, om de fortforo att vara fulla under hela resan))

Mån 16.12 kl 08 c:a avgick Frida från Kalmar.Troligen användes motorn tills Dämmans fyr passerats c:a kl 11 f.m Därefter sattes alla segel och motorn stoppades. Den dydliga vinden tilltog mot kvällen till xxx syd 8 Beaufort kl 19 med hög sjö och stark köld varför överspolning säker-ligen frusit på i tackel, löpande faller och på däck.Detta förklarar varför ingenting flutit upp då fartyget gick under.Allt var fastfruset på däck och luckor där flotten stod och båten låg. Hur olyckan hänt är svårt att säga men säkert är att det gått fort. Båten som hängde akter i dävertar kunde sättas ut av en man på kortare tid än en minut.Någon ex-plosion kan inte ha inträffat ty då skulle luckor, båt och flotte kastats loss och flutit upp, liksom den livboj som hittades. Man kan tänka sig att fartyget råkat segla på ett undervattensvrak som rivit upp hela sidan

FRIDA 16.12 40

eller kommit in på skären vid Häradsskär och omedelbart sjunkit på djupt vatten,som lär vara ända till 60 meter nära holmarna. Om fartyget seglat på ett vrak eller undervattensgrund som strukit långs fartyget,skulle den tunna plåten lätt rivas upp på stor sträcka med följd att fartyget vattenfyllts på mycket kort tid..Man kan ochså tänka sig att fartyget efter 12 timmars segling i den stormen som rådde har tillryggalagt 75-80'. Kapten W. har då sett att med den farten skulle fartygetvara uppe vid Lansortsskären innan dagningen och han har därför beslutat lägga fartyget till vinden. I nattens mörker har seglen inte kunnat fås ner då faller och allt löpande gods till rigg, segel och styrlitsorna på masten vore fastfrusna och överisade. Man har därför icke haft annat val än att lägga till med fulla segel som de var. Om så, kan man förstå att fartyget, som har 7-8 knops fart lovas till vind av 8 Beauforts skala, mycket hög,överbrytande sjö väldiga brottsjöar rullat över och brutit ner förliga luckan och därmed fyllt lasten med vatten.fartygets bärkraft har vait nedsatt genom överisning, och spygatt,luckor i brädgång tilltäppta av is.Fartyget har brutit ner på mycket kort tid. ((Bo Bergström i rött: Det hade aldrig en gammal beprövad skeppare försökt sig på.)) Joh.Leonard

REB.AB STUREBORG

KK memorial 3.3.41

Fartyget var icke i sjövärdigt skick vid avgången från Trelleborg,vare sig vad lastens stuvning eller besättningens numerär beträffar. Enligt Kungl. Maj:ts bestämmelser rörande säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg förordnas att lastrum, om det är avsett att lastas fullt med lös spannmål, verkligen bliver fyllt på ett betryggande sätt. Därjämte skall lasten vara väl upplämpad mellan däcksbalkarna.Å fartyg i Östersjö- eller visträcktare fart skall dessutom utefter hela lastrummets längd vara anbragt ett långskeppsskott som från däcket räcker ned till minst 2/3-delar av lastrummens djup.Vid sjöförklaringen i Trelleborg kunde inkallade vittnen konstatera att inga slingerskott uppsattes innan lastningen av spannmål tog sin början Ej hellee hade andra anordningar för lastens säkring (i form av feeder eller lager av säckar fyllda med säd vilande ovanpå utlagt strö) blivit vidtagna.Fartyget torde därför under det dåliga vädder som gjorde sig gällande i Östersjön natten 16-17.12 under någon påtvingad manöver - t.ex när fartyget lades bi för inväntande av dager söder om minfältet eller till följd av svår överspolning under länsningen - hava kantrat genom lastens förskjutning och gått till botten så hastigt att besättningen ej lyckats sjösätta vare sig livbåt eller flotte. - Besättningen, som utgjordes av 5 man, varav alla tre " för om masten" voro jungmän, med ringa

FRIDA 16.1.240

eller ingen erfarenhet till sjöss i segelfartyg , var enligt nu gällande bestämmelser icke fulltalig. Kungl Maj:ts och Rikets Kommerskollegiums kungörelse med närmare föreskrifter rörande särskilda säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg under krig eller krigsfara, förordnar att å fartyg, som icke är fiskefartyg, skola, då det är under gång i farvatten, som i denne kungörelse avses, såväl dag som natt förefinnas å däck en utkiksman, en rorsman och en man för avlösning och övriga förekommande sysslor. Kungörelsen trädde i kraft samtidigt med att beslutet om fastställandet av de farvatten, som avsågos, trädde i kraft. Denna bestämmelse utfärdades av samma myndigheter den 4.9.39 och avsåg dels farvatten innanför linjen Hanstholm-Lindesnes och hitom Cuxhaven, dock med undantag av svenska farvatten ,dels övriga farvatten som icke här beröras.

O. Svenska farvatten = svenskt farvatten.. Ex officio

Bo Bergström

((Den mördande enformighet och den mekaniska byråkrati som förvandlar statstjänstemän till levande lik ...))

En reflexion 12.6.79

LASTEN SKNEVII 299

192 ton maltkorn till Nya Bryggeri- & Mälteri AB i Västrås.
Lasten kaskoassurerad i Ägir för 60.000:- kr
Ägir, Sthlm utbetalat 60.000:- till AB Joh.Kock i Trelleborg 8.2.41 plus 263:50 för div utgifter.
SKN ersatt Ägir, Regeringsgatan 18-21,Sthlm, med 15065:88 den 18.5.45 vilket innebär de facto ett erkännande av 25% krigsrisk i fallet Frida.
xxxxxxxxxxxxxxx

Sjöförsäkrings AB Ägir 18.2.41 i brev till SKN.

Framhållit att Frida varnybyggd och i förstklassigt skick, att hon lastat endast 192 ton (kunde ta 200 ton) alltså lätt lastad: att lasten ej kunnat förskjuta sig eftersom den fyllt rummet helt (varför slingerskott inte nehövts): att befh var en kunnig och duglig sjöman som man fullt kunde lita på: att vinden efter avgången från Kalmarvar SW vridande till W, alltså en gynnsam vind,kommande från land. Den 16.12 på kvällen, då Frida bör ha hunnit till Ölands Norra Udde, var vindstyrkan SSW 6 Beaufort, d.v.s högst 12 sekundmeter.Vindförhållandena dessförinnan torde vara utan betydelse då fartygetbefann sig i Kalmarsund. Samma vindförhållanden, d.v.s SSW 6, förefunnos vid Landsort kl 08 den 17.12 varefter vinden avtog. I det av redaren åberopade intyget från ss Nils Sture angives att kl 11.20 f.m den 17.12, då fartyget började nalkas de farvatten där förlisningen torde ha ägt rum, vind och sjö avtogo. Det torde vara uppenbart att en vindstyrka av högst 12 sek.meter får anses såsom normalt för årstiden

FRIDA 16.12 40

och icke innebära någon som helst risk för ifrågavarande goda och nybyggda fartyg. Som ovan påpektas kom därjämte vinden från land, varför ngn svårare sjöhävning icke kan ha uppkommit i fartygets route.
Att temperaturen vid Ölands Norra Udde och Grimskär den 16.12 och 17.12 lägst var - 2,4C. Redarens tal om "stark köld" är alltså ej riktig och hans teori om nedisning torde sakna fog för sig då saltvatten ej fryser under de temperaturförhållanden som voro rådande under denna tidpunkt.
Att resan skulle ske genom Södertälje Kanal och att Frida på ingående till densamma - sannolikt med hjälp av segel, då motorn användes endast på ut- och ingående i hamn - måst passera minfältet som enligt Marinstabens Sjöfartsdetalj av den 8.5.40 sträcker sig ned i linje med Landsort, där det enligt uppgift fortfarande kvarligger.
Av vad ovan anförts, synes oss sannolikheten tala för att detta nybyggda förstklassiga fartyg, som ej varit utsatt för något överhandsväder, gått under genom minsprängning. Redaren har i sin inlaga till rätten sökt finna en förklaring till fartygets försvinnande som helt utesluter denna möjlighet. Med hänsyn till de faktiska omständigheter som framkommit vid sjöförhö[r] anse vi emellertid ej denna teori hållbar. Redaren har, som framgår av sjöf[ör]klaringen, ej krigsförsäkrat fartyget, vilket torde förklara hans intresse av att fartygets undergång tillskrives sjöolycka.
Vi anhålla att SKN omedelbart ville upptaga till behandling frågan huruvida risken i sin helhet eller delvis är att anföra till krigshaveri.
((Översänt konossement till SKN med krav på 60.000:- för lasten))

Ägir till SKN den 25.2.41

Översänt en ritning på Frida som Ägir erhållit till låns från Sölversborgs varv. " Såsom framgår härav äro lastluckorna stora i förhållande till rumsbredden och rumskubiken. Enligt de uppgifter som lämnats vid sjöförklaringe[n] voro luckorna fyllda med korn ända upp, och bör alltså i båda luckorna ha funnits tillsammans 17 a 18 ton last, en lastmängd fullt tillräcklig att fylla ut såväl det tomrum under däck, som kan ha funnits vid avgången, som det lastutrymme som frilagts genom ev sättning av lasten. De delar av för- och akterdäck, som ej upptagas av luckorna, äro, såsom ritningen visar, avsmalnande och spela ej någon större roll. Vi anse därför att skiftning i lasten är utesluten. På motorseglare med moderna luckor, av den typ som fan[ns] på Frida, användes aldrig feeder. Som bevis härför bifoga vi ett intyg, utfärdat av lastningsförmannen och inköpschefen på AB Malmö Stora Valskvarn, av vilket framgår att slingerskott aldrig förekommit vid spannmålsskeppningar med motorseglare med en kapacitet av upp till 300 ton och att någon förskjutning av lasten icke kunnat iakttagas i något fall vid lossningen av dylik last.

Forts

FRIDA 16.1.240

ÄGIR, Sthlm, brev till SKN 26.2.41

Till kompletterande av tidigare lämnade uppgifter rörande ms Fridas försvinnande, bedja vi få framhålla, att den omständigheten att inte några vrakspillror påträffats, med all sannolikhet beror på att uder de dagar haveriet kan anses ha inträffat, vinden var SW vridande till W. De vrakspillror som lösgjorts måste alltså ha drivit in i Finska Viken eller dylikt, och inte stannat kvar på svenska sidan. Vad livbojen beträffar,anträffades den först den 19.12, medan fartygets beräknade ankomst till Västrås var den 17.12. Olyckan måste alltså ha inträffat omkring den senare tidpunkt-.Under de 2 dagar som förflutit sedan olyckstillfället bör ju ev. lastluckor mm ha hunnit föras långt västerut.Att endast en livboj påträffats i närheten av olycksplatsen kan ha sin naturliga förklaring i den omständheten att en livboj lätt kan haka upp sig på något föremål, medan de tyngre vrakdelarna driva vidare, och att bojen först lösggjorts vid ändrade vindförhållanden.

CM meddelade 7.10.41 Dispachör Per Hasselrot,Sthlm

Att under tiden 1.10.40 - 1.7.41 följande drivminor, eller föremål som kunnat vara minor, inrapporterats mellan latituden genom Landsorts fyr och latituden genom Kalmar:

12.10.30 ett minliknande föremål öst Ölands N.. Udde - ej återfunnet.
28.4.41 En drivmina utanför Qvädö,Valdemarsvik, sprängd av marinen.
10.5.41 En drivmina SO Ölands N.Udde, -"-
14.5.41 En drivmina vid Qvädö, Valdemarsvik -"-
.6.41 En drivmina utanför Häradsskär, ej återfunnen
26.6.41 misstänkt föremål utanför Storkläppen, -"-

Några mineringar utöver det Svenska minfältet i Stockholms yttre skärgård r veterligen icke funnits inom området under ifrågavarande tid.Det torde få anses som uteslutet att fartyget gått på en mina i det ovan nämnda minfarliga området.

Chefen för Marinen
Amiral F.Tamm

FÖRSÄKRINGS AB MÄLAREN TILL DISPACHÖR 18.9.41

Sedan red AB Sturreborg anhållit om dispache för fastställande av vår ersättningsskyldighet i anledning av ms Fridas förlisning få vi härmed anföra följande: Vi bestida varje ersättningsskyldighet och hänvisa till i avskrift närlsutna memorial av KK sjötekniske konsulent, av vilket framgår ,att orsaken till olyckan varit att Frida vid avgången från Trelleborg icke befunnit sig i sjövärdigt skick,varken beträffande lastens stuvning eller besättningens antal. ..Såsom gammal sjöman bör kapten Leonard ha insett att en besättning bestående av befh, en 22-årig styrman, en lika gammal motorskötare, en 15-årig pojke och en kock icke var den besättning som Frida

FRIDA 16.12.40

krävde på Östersjön i december månad. Vid sjöförhöret företeddes en av rederiet till KK ingiven promemoria i vilken såsom sannolik orsak till förlisningen angavs att fartyget på grund av stark köld i förening med överspolning fått segel och tågvirke nedisat. Sedermera skulle fartyget natten till tisdagen den 17.12 genom överspolning från tilltagande sjö ha blivit överlastat av is och vatten på däck och besättningen, då såväl rigg som segel varit nerisade, icke kunnat få ner seglen varför fartyget gått under. I anledning härav åberopas uppgifterna angående väderleksförhållandena den 14-19.12.40 vid Grimskär m.fl orter, varav framgår att vindstyrkan hållit si mellan 3 och 8 Beaufort, men att temperaturen varit lägst någon grad under noll. Rederiets försök att förklaraFridas förlisning med "den starka kölden' som skulle nerisat segel och rigg och överlastat däcket med is är orimligt. I mitten av december kan , med så ringa köld som det här är frågan om, någc nedisning icke befaras i Östersjön. I varje fall är det uppenbart att Fride icke kunnat så hastigt gå under med man och allt om fartyget verkligen vari i sjövärdigt skick. Om fartyget skulle gått på ett undervattensgrund och därefter sjunkit, vore en så hastig och fullständig undergång otänkbar. - Det förefinnes en annan möjlighet. Fartyget kan ha råkat på en mina . Om detta hänt har alldeles säkert olyckan inträffat så hastigt att ingen kunne göra något för att rädda sig. Det är f.ö icke känt om Frida haft mainkarta ombord. Minfältet sträcker sig ända ner till Landsort.

Brev från Henriques, SKN, till kapten Bergström, KK, 8.5.45

Fartyget var icke krigskaskoförsäkrat. Redaren kan därför icke ha haft något intresse av att undersöka hur det förhöll sig med krigsrisken utan tvärtom varit angelägen bevisa att någon krigsrisk ej förelegat. För att gå klara mellan Scylla och Charybdis har han gripit till den något långsökta teorin om fartygets nedisning, vilken givetvis vederlägges av väderleksuppgifterne Klart är emellertid att lastägaren blivit handikappad därigenom att redarer haft anledning försvåra utredningen på denna punkt. Kaskoassuradören Mälare vägrade utbetala ersättning för kaskot under hänvisning till, dels att fartyget ej varit sjövärdigt och dels att det varit underbemannat. Innan dom fallit träffades emellertid en kompromiss ,varigenom redaren nöjde sig med 75% av assuransvärdet, varefter processen nedlades. Civilassuradören har alltså kommit undan med 75%, medan den under alla förhållanden oskyldige varvsägaren respektive varuassuradören fått betala 100%. - I samtliga fall under kriget där ett fartyg gått totalförlorat utan att man fått full klarhet i anledningen, har SKN ersatt haveriet såsom i huvudsak krigsrisk. Det är f.ö endast i 2 fall i vilka Nämnden icke ersatt 100%, nämligenss Göteborg, som Nämnden ersatte såsom 60% krigsrisk, och ms Shantu där Nämnden ersatte 90%. I förstnämnda fallet hade fartyget före den sista

FRIDA 16.12 40

resan varit utsatt för grundstötning som endast var provisoriskt reparerad, vartill kom att fartyget bevisligen råkade ut för en storm av osedvanlig styrka. I fallet Shantung antogs ej full bevsining förtligga om sabotage, vilket var anledningen till att Nämnden ej ersatte haveriet fullt. Då i fallet Frida icke några som helst direkta bevis om orsaken till förlisningen föreligger, ifrågasätter jag, om ej haveriet borde betalas med 50% av vardera assuradören, då det ej kan anses osannolikt att fartyget gått på en mina. Fartyget var nybyggt och i förstklassigt skick samt försett med tillräcklig mängd olja för att kunna gå enbart för motor. Fartyget har inet råkat ut för svårt väder och vindenlåg från land så fartyget hade under alla förhållanden kunnat söka sig in till land om svårare sjöhävning uppkommit. Jag beder dig alltså att draga ärendet vid nästkommande sammanträde.

Med hälsning
Din tillgivne
Emil Henriques

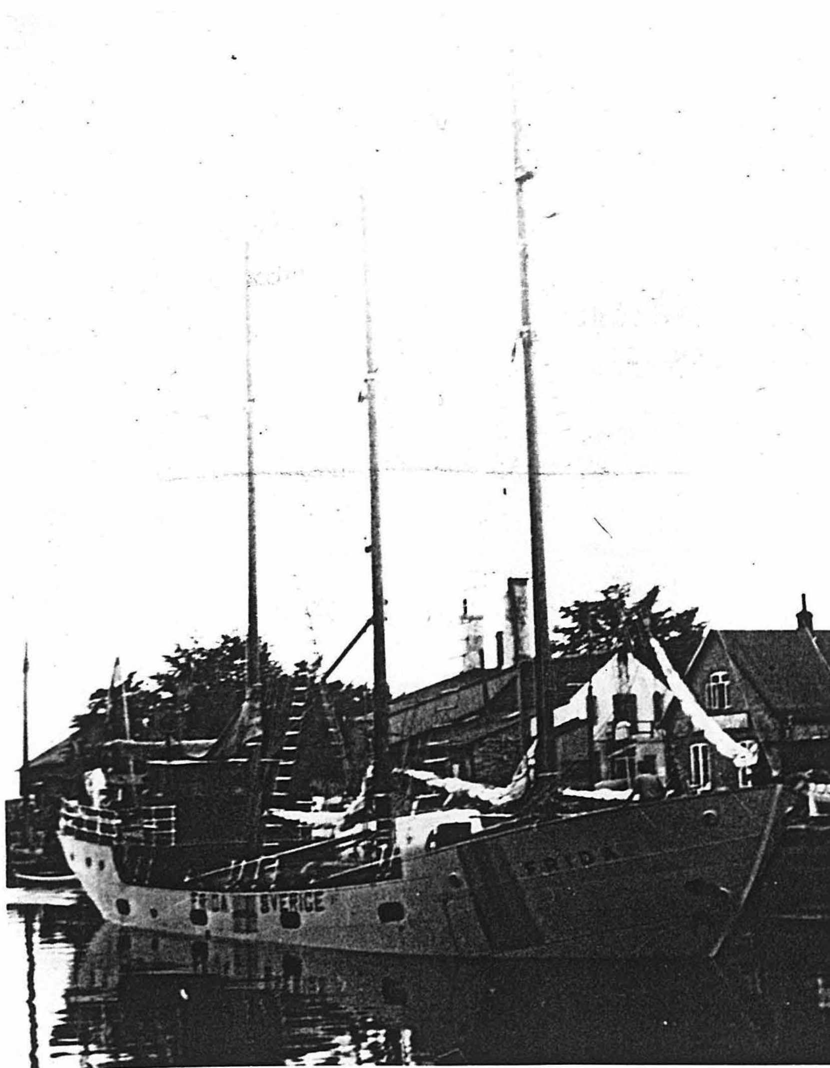
Egna noteringar

HISTORIK

Motorskonert 3-mastad på 149 brton byggd 1940 vid Sölvesborgs varv av stål. L 30,6 B 6,5 Tillhörig red AB Stuteborg (John Leonard) i Landskrona.215 dw Sjösatt 4.5, levererad 22.6.40. Systerfartyg till Bleking (Se 17.8.44), Gunn(24.4.46) och Niagara samt Gullan (19.8.49) - 180 hkr Skandiamotor. 11 knop. Maierformad stäv, 3 stålmaster med stålbommar, 2 stora luckor, motorwinschar samt separata motorwinschar för segelsättning och ankarspel. Radiopejlapparat. Motoravgasrör akter om styrhytten, även ett rymligt halvdäck akter om styrhytten.All inredning i poopen med salong, befh sovhytt, badoch wc, styrmanshytt, mäss intill köket, och en skans för 4 man.Salongen boiserad i masonite med mörka lister, soffa, bord och fåtöljer.Välvalda diskreta färger. Värmeledning och el .ljus.Rinnande vatten. Tankar i dubbelbotten. För- och akterpikar. Frida gick ut på provtur kl 07 lördag 22.6.40 och prov gjordes i frsik vind och grov dyning utanför Timans fyr med segelsättning, ankare, kompass och livbåt. Hon rullade bra i batlast men kom upp i 11 knop. Gäster var bl.a redaren Leonard och hamnkapten Lundin. På kvällenmiddag på Tivoli i Sölvesborg. - Den 26.11.40 sjösattes systerfartyget Niagara för red AB Evernia (Konsul Albert Ewers) i Varberg. Hon såldes 1945 till Reykjavik men återköptes till Djupekås i juni 51 som Fell och fick namnet Hanö - Den12.11 40 kl 05.30 grundstötte Frida utanför Kristianopel innanför grundet Tummen i Södra Kalmarsund då hon var på resa från Karlskrona till Gotenhafen med skrotsten.Endast propellern skadades. Med hänsyn till vad som hände en månad senare kan haveriet dock relateras.

FRIDA 16.12.40

Frida avgick från Karlskrona den 9.11.Nästa dag tilltog vinden och kl 16 då Frida var c:a 20´SSO Utklippan rådde OSO storm. En del segel bärgades, Frida vändes och lades bi för BB halsar.Kl 19 beslöt kapten Wennerberg söka lä under Öland och styrde ner mot Ölands södra udde där ankaret fälldes. Den 11.11. kl 19 kantrade stormen till SSW med svår sjö, ankaret lättades och Frida gick för halv maskin SWtW i en halvtimme, lades sedan bi för små segel för att i dagningen gå in till Bergkvara. Vid midnatt vändes undan för vind och fartyget lades för STB halsar.Kl 02.30 12.11 halsat runt till BB halsar, kl 05.30 lodat 18 meter, halat ner mesan för att länsa undan vin då hon kommit runt bröt det på BB bog, hon tog hårt botten, gick över stag och kom flott. Startade motorn. Lade av båda ankarna med 40 famn kätting. Ej läck. - Kl 07 pejlades Kristianopels kyrka och Wennerberg fick läget innanför Tummen. Började sakta gå mot land. Satte så alla segel utom mesan och seglade ut på fritt vatten med ankarna släpande efter. Sedan lagt bi i full sydlig storm och regntjocka..Kl 12.30 kom Frida in till Kalmar.



KRONPRINSESSAN MARGARETA 16.12 40

EFTER AVSLUTAD KONVOJRESA RAMMAD I BELFAST LOUGH OCH SVÅRT LÄCK.

Rapport

Avgick Sydney,N.S lör 30.11.40 i konvoj destinerad till Belfast.Rumslast 5642 ton stål, spannmål och styckegods.Däckslast 18 st billådor om 77 ton. På varje lucka långskepps 2 st 6 höga lådor samt intill varje luckkarm på båda sidor 1 st låda,surrad med wires. Djupg F 21´- A 24´07´´ 31 ombv. Assurerat i AB Sjöassuranskompaniet, repr av W.K.Webster & Co,149 Leadenhal Street,E.C.2.
Mån 16.12 kl 11.47 GMT till ankars c;a 3,5 naut mil 116° från Knockagh -obelisken i Belfast Lough rammade av ss Seringa av Leith. W vind,något regn, nästan smul sjö,god sikt.Ingen utkik satt. Seringa iakttogs först något föı om tvärs när Kronprinsessan Margareta till ankars stävade vind och sjö på W kurs.Seringas kurs 90° STB om K.M;s kurs. Seringas fart vid kollisionen 10 minuter efter det första iakttagandet c;a 1 knop. 3 korta stötar hördes från Seringa c;a 2 minuter före sammanstötningen.K.M [redacted] inga signaler.

Journalutdrag

Mån 16.12 kl 07 GMT besättningen börjat flytta billådorna från luckorna 3 och 4 ned på däcket för att kunna lägga på nya luckpresenningar. Nattvaktman E.Muckelt törnat in kl 08. Hissat ankarballongen.
Kl 11.35 hördes ss Seringa av Leith,som syntes om BB,komma styrande tvärs ned mot K.M., avgiva 3 korta stötar i ångvisslan.1e styrman Blom varskodde omedelbart i maskinrummet och i midskeppshytterna om BB;" Alla man på däck för att bemanna STB livbåtar." Kl 11.47 törnade Seringas stäv mot K.M. mi skepps BB vid lucka 4 och tryckte in bordläggningen från huvuddäck ner under VL så långt man kunde se.Seringa synes erhålla betydande skador i förstäven. God sikt med något regn rådde vid tillfället och K.M. låg i vi riktningen,stävande W kurs. Kl 11.55 företogs rundpejling som visade ett läckage på 6´´ i 3ans STB rännsten och 6´´ i 3ans BB och 2ans STB rännstena Övriga tankar och rännstenar läns. Kl 12 började fartyget få något BB slagsida. Länspumpning igångsattes omedelbart och maskin gjordes klar för avgång. Börjat attomedelbart anbringa en prov. läcktätare av en luckpresenning (29´x22´) som sänktes ner där intryckningen i sidan uppstått. Hissat lotssignal och andar signaler för att påkalla uppmärksamhet. - Kl 12.10 tillkallat trålaren "Cyrel Verschaere" N.C, vilken lovade att snarast möjligt tillkalla lost. Kl 12.30 pejlat 3´vatten i 3ans STB rännsten, 5´6´´ i 3ans BB rännsten, 8´´ i 2ans BB rännsten,i övrigt läns. - Kl 13 pejlat 9´vatten i 3ans STB & BB rännstennar och 2´i 2ans STB rännst Vattennivån hade pressats ner 1´kl 13.45 i rum 3 men stigit 3´´ i 2ans STB rännsten. Kl 14 pejlat 5´4´´ i rum 3 och 2´3´´ i rum 2 STB. Kl 14 fått lots Haggen ombord men för sent för att ta fartyget upp till Belfast på grund

KRONPRINSESSAN MARGARETA 16.12 40

av tidvattnet. Kl 15 pejlat 5'9" i Rum 3 STB & BB och 2'3" i rum 2 STB rännsten. Kl 16 samma pejling. Kl 16.50 lättat ankar och fortsatt längre upp mot Belfast för attunder lotsens ledning ankra längre upp på grundare vatten. Kl 17,10 ankrat på 28' vatten med BB ankare + 45 famnar. Fartygets djupg F 21'6"- A 24'6", -Pumparna under batten hållit vattnet i rum 3 på mellan 7' och 8', i rum 2 på ca 5'.

Tis 17.12 Kl 08 pejlat 8'3" STB & 7'3" i BB 3ans rännstenar, 5'3" i 2ans STB och 2'3" i 2ans BB rännstenar. Kl 08 förtöjde bärgningsfartyget Ranger långsides STB. Dykare gått ner kl 09 ochundersökt skadorna men måste åter komma upp för att medtaga skarpa knivar för att kunna ta bort fartygets anbringade läcktätare som sugits fast i läckorna. Kl 10.45 dykaren ånyo undersökt läckorna och tätat med drev och talg och kilar samt inslagit 2 pluggar där naglaarna sprungit. Bordläggningen intryckt ända upp till huvuddäck. Fartyget synes vara läck i plåten ovanför rännstensplåten och den största läckan är antagligen på ett ställe högre upp där fartygets läcktätare inte kan avlägsnas. Kl 12 pejlat 7'9" STB och 8'3" i BB rännsten i rum 3 och 3'9" respektive 4'5" i 2ans STB & Bb rännstenar. - Ranger lämnat kl 12. Kl 12.50 fått order att avgå till kaj i Belfast. Lättat ankar kl 13,fortsatt u lots ledning och assisterats in till kaj kl 14 av bogserbåten Ridgeway. Kl 15.20 väl förtöjt med STB sida till kaj i Dufferin Dock.

Ons 18,12 Kl 00.00 satt fram skeppsuret en timme för att visa M.E.T.
Kl 02 pejlat 2'3" resp. 3'10" i 3ans rännstenar, 3' i 2ans STB och 5' i 2ans BB rännstenar. Kl 08 i stort sett samma pejlingar.

Maskindagboken

~~Mån 16.12 The Kronprinsessan Margareta was struck by~~

Mån 16.12n Just before 12 o'clock noon the K.M. was struck by another ship and started to leak in No 3 hold.The ballastpump was started at once and immediately the bilge pumps were also started.These pumps were working to midnight pumping from No 3 bilges. Started to get main engines rady at the same moment as the pumps were started. Moved from anchorage 04.47 p.m. Finisehd with engines 05.15 p.m

Tis 17.12 Ballast-& bilgepumps have been working during last 24 hours pumping from bilges No 3. Shifted the ship with main engines 12.35 p.m stand by. 12.54 p.m half speed. Different manoeuvres until 02.47 p.m when finished with engines at Dury in Belfast.

Ons 18.12 Ballast-& Bilgepumps working the whole day from nr 2 & 3 holds. The port aux. engine working the whole day.

(Kronprinsessan Margareta blev liggande i Belfast för reparation vid Harland & Wolff Ltd sedan hon först lossat. Hon avgick från Belfast 2.4.41 och blev bombskadad 11.4 i Portishead vid Bristol.)

KRONPRINSSESAN MARGARETA 16.12 40

Crew List

Befh Axel Erik Holmström,Åsögatan 127,Sthlm,24.8.96 Linköping (6.1.38)
1e styrman Karl Gustav Blom, Sibyllegatan 22,Sthlm, 17.10.11 Kalmar(8.3.4
2e styrman Sven Erik Buhré ,Ljungby,5.5.11
3e styrman Daniel Spruyt,Vlaardingen,9.10.17 (Holländare)
Telegrafist Frank Cross,Palmerston Avenue 879,Toronto, 23.12.05 (Canada)
Båtsman Manuel Reis,Telheiros D'Afuda nr 10,Lisbon,26.7.97 (Portugis)
Timmerman Albrecht Huygens,Salmstraat 17,Antwerpen, 11.3.11 (Belgier)
Matros Einar Hamberg,Adelgade 56,Köbenhavn, 8.4.97 (Dansk)
Matros Antonio Bongalo, Rua dos Caetanos,Lisbon, 6.7.05 (Portugis)
Matros Age Aardema, Kaapstraat5,Rotterdam, 16.12 10 (Holländare)
Matros Leon Thys, Dugnst Sneiders 50,Antwerpen, 8.4.06 (Belgier)
Lättmatros Arne Mörrby, Boge, Gotland,8.11.12
Lättmatros Harvey Pike,Lemerdine,Newfoundland,6.1.21 (Från North Sydney,N
Jungamn Manuel Maria, Bar Catarino nr 9,Lisbon,23.4.97 (Portugis)
Jungman Keith Muckelt, Hodeville Sask, 26.3.21 (Canadensare)
Chief Fred Clayton, Rochester Rd 22,Southsea,Hants,7.3.91 (E)
2e maskinist Sven Olof Harald Olsson, Borgholm, 22.3.17 Högby (21.2.40)
3e maskinist Lennart Friberg, Husie,Malmö,22.10.18
Motorman Mikuel Okas,Käina,Estonia,7.11.99 (Est)
Motorman Cornelius Class, Lange Baanstraat,Rotterdam,23.8.01 (Holländare)
Motorman Arthur Hudt, Leclaire Street 530,Montreal, 13.8.16 (Canadensare)
Motorman Johannes Mölnik, Väätsa,Estonia, 2.12 00 (Est)
Motorman Henry Nariekas, Legation de Lithuania,London,28.12.17 (Litauer)
Motorelev Mohammed Osman, Girga 6, Port Said,f -07 (Egyptier)
Motorelev Ingvald Björndahl, Fanöy,Sagenäs,Norge,14.6.21 (N)
Stuert Bernhard Samuel Tawman, Elsövsgatan 4,Malmö, 28.8.12
Kock Carl Henry Johansson, Amiralitetsgatan 32,Göteborg, 14.11 09
Kockelev Rune Lindholm, Hargshamn, Sweden, 4.1.21
Uppassare Thomas Ellis, 12th Avenue 5908,Rosemouth,Montreal,22.3.13 (Can.
Uppassare John Leonard Nyberg, Säbro,Lungön,Härnösand, 7.10.17
Uppassare Karl Lennart Berggren, Slutgatan 22, Sundsvall, 27.5.22.

Sjöförklaring på vicekonsulatet i Belfast 28.12 40

Vicekonsul Arthur Ulick Burke.

Bisittare; Befh på norska ss Ringhorn,Sverre Arntzen, & befh på norska ms Bianca, Torger Humlavik.

Befh Holmström; We sailed in convoy for UK 30.11.40 from a Canadian port. 8.12 according to bad weather and certain circumstances arising, it was decided to act in accordance with instructions received at loading, and

KRONPRINSESSAN MARGARETA 16.12 40

proceed to Belfast Lough. We anchored 13.12 2.10 a.m in Bangor Bay,Co.Down. In accordance with instructions there received I proceeded in a launch from my vessel to Bangor and thence to Belfast. I could not return that night and proceeded to my vessel dec 14th. I found she had shifted her anchorage and was anchored in a position approx. 3 cables to the southward of Carrickfergus Bank Buoy. There were a number of vessels at anchor on the north side.One was a tanker and she was anchored 6-8 cables to the south ward of us.Proper anchor watches were kept and the regulation daylight signal for a vessel at anchor was exhibitedfrom the forestay. At 7 a.m 16.12 crew commenced removing cases from No 3 & 4 hatches on to the deck to en-ble new tarpaulins to be put on. At 8 a.m as daylight was breaking the anchor ball was exhibited from the forestay. Crew continued to work on the deck cargo. I hade alook around the vessel in the usual way after I had breakfast and then I went into my office next to my cabin to do some accounts work. I had been there a considerable time when I heard the chief officer call the crew out.I ran out on to the boatdeck and looking over the port side I saw a vessel which afterwards proved to be the Seringa heading straight for us and at right angles to us.She was about 100' away and appeared to have a headway of about 3 knots. A little rain was falling but weather was clear with a moderate breeze and the tide was about high water, We were heading to the westwards and Seringa about north. The chief officer had called our crew out from the engine room and the midships cabins and ordered them to stand by the STB lifeboats. Within a few seconds of my coming on deck the Seringa struck us with her stem on our port side abreast of No 4 hatch. Just before the collision the Seringa let go one of her anchors.I heard the cable running out but it was too late to pull her up. The blow was at about rightangle. The force of the blow made us heel over to STb and we then came upright again. The Seringa backed clear away from us and hove up her anchor and I saw that her bow was damaged. I believe she proceeded up the lough toward the Pile lighthouse. I did not pay much attention to her as I was muchmore concerned with my own vessel. I could see thather plates were damaged from the upper deck to below the waterline. Sounding showed 6" of water in No 3 STB bilge and also in No 2 STB bilge. At 12 noon the vessel commenced to list a little to port. The pumps were started at once and the engines got ready in case it got necessary to put the vessel on the bank. I gave order for a tarpaulin to be put over the side as a collisionmat and this was done. I was afraid my vessel would sink. The pilot signal was hoisted as well as signal for a tug and also that she ship was leaking. The 12.10 p.m the trawler " Cyril Verschaye" passed close by and informed us she would let the pilot know. Soundings were taken at regular intervals. Water kept under control.At 2 p.m

KRONPRINSESSAN MARAGARETA 16.12 40

pilot Hagan boarded. At 4.50 p.m we hove up and proceeded up the lough and anchored again at 5.10 300 yards east of Pile Lighthouse. Port anchor and 45 fathoms.- I have no idea how the Seringa came to be in the position she was, but in my opinion she was a little late in putting her engines astern and also letting go her anchors. No hailing took place between the vessels. - The tarpaulins on hatches 3 and 4 had ben damaged by superimposed cargo during the bad weather, so new tarpaulins had to be put on. In answer to questions the master answered; Visibility was good. Land was clearly seen on both sides. Breeze from westward, force 4. Raining. It is not usual to appoint a lookoutman when at anchor in fine weather. Seringa first seen on the port side at 11.45 a.m and the collision ocurred 2 minutes later. - As soon as the collision mat had been put in place over the damaged shell plating the pumps were able to keep the water under control.

1st officer Blom; 16.12 at 7 a.m the crew started work on hatches 3 & 4. Daylight was breaking at 8. Between 11-11-30 I saw a vessel coming up the lough. She was exhibiting a number of flags. I cannot say what they were. She was about a mile away. This vessel proved to be Seringa. I did not pay particular attention to her at this time. 11.45 rain commenced to fall and I instructed the crew that they did not need to get wet as it was only 15 minutes to dinner; they could knock off and go to their dinner. They knocked off and I was standing on the port side of No 3 hatch on the fore deck when I looked on the port side and saw the Seringa heading straight for us amidships on our port side. She was about 1½ of our lengths away and appeared to have a headway of about 5-6 knots. She was at right angles to us, heading northward. We were heading to the westward. I walked towards the bridge and I saw her coming and I thought I heard 3 blasts from her. She was loaded and stem on to me. I went to the saloon door and called the saloon boy to get the men out of the saloon accomodation. I then went further aft to the speaking tube to the engine room and told the 1st engineer ~~cabin and told him also~~ to call all his men from the egnine room. I turned back to the chief engineers cabin and told him also, Then I went through the saloon accomodation on to the boat deck and met the master at the door of his cabin and told him that a ship is bearing down on us and likely to collide with us. The master followed me out on deck. I ~~was~~ instructed the crew to get the lashings off the STB boats and to stand ~~by~~ by. The Seringa had drawn close to us, was about 20meters away heading straight for No 4 hatch. She let go her STB anchor and a few seconds later struck as 11.47 a.m about midships of no 4 hatch port side. A right angle blow. We heeled over to STB but righted again. --- The collision mat was a tarpaulin, 22 x 29, weighted at the bottom and it took a little time to

KRONPRINSESSAN MARGARETA 16.12 40

put it over the cavity in the hull. I and the carpenter took soundings. --- At 12 noon the veseel commenced to list to port. On the masters instructions I told the engineers to put the pumps on. Signals were hoisted for a pilot and that we needes a tug and were leaking, In response to my whistle the trawler "Cyril Verschaye" came alongside 12.10 and her master told us he would inform the pilots. -There was nothing we could do to avoid the collision, If we had tried to pay out our cable when I realised there was risk of collision, there was the possibility of the Seringa altering her course to pass under our stern and then paying out cable would have brought about a collision. Seringa, however, kepther course and I believe that if we had paid out our cableshe would have hit us a little further forward. There was not sufficient time for our vessel to make any movement astern by slacking the cable. I believe the Seringa was trying t to get into an anchorage on the port quarter of a tanker which was lying a little above us on our port bow, and for some reason or other they changed their minds and intended going somewhere else. Where she was going when she was heading towards us I cannot say. I thought she would pass under our stern. If something went wrong with her steering gear, she was rather slow in putting her engines astern and dropping her anchor. Our ship being at anchor, we had work to do onboard and could not be expected to observe the movements of other ships or expect other ships to be a danger to us.

2e maskinist Olsson; In the engineroom. Herad the impact and immediately afterwards recieved orders from the chief engineer to start the ballast & bilge pumps and get reday the main engines. This is all I know.

Lättmatros Pike; Nothing to add. (Protokollet nått KK först 31.3.41)

KK memorisl 26.4.41

Orsak; det engelska fartyget. Ex officio Bo Bergström

Egna noteringar

Seringa

Lastångare på 4729 brton byggd 1913 vid Ropner & son i Stockton-on-Tees L 115 B 15 Tillhörig Claymore & Ci i Bideford. Hon överlevde kriget...

Kronprinsessan Margareta

Motorfartyg på 3739 brtom byggt 1914 vid Burmeister & Wian i Köpenhamn av stål. L 110 B 15 Tillhörigt red AB Nordstjernan (AxelAx;son Johnson) i Stockholm. 6158 dw. 10 knop. 2000 ihkr. Ett av de första fartygen i Suecia-serien. (Se San Francisco 28.10 40, Valparaiso 29.12 40, Buenos Aires 31.12.40

KRONPRINSESSAN MARGARETA 16.12 40

Suecia 16.8.42) Kronprinsessan Margareta gick utanför spärren 1940-45 och kom hem tll Sverige i slutet av juli 1945 efter 5 års konvojresor utan att något värre hänt än kollisionen 16.12 40 och lätta brandbombs-skdor i Portishead 11.4.41.23.7.51 såldes hon till Hugos Stinneskoncerne i Hamburg, och förlängdes 1952 till 8195 ton dw varvid hon fick soft nosestäv och en kraftig skorsten som i kombination med akterstagade mast och häckakter gav henne en egendomlig exteriör. 1956 byttes huvudmaskine ut men 1963 i februari såldes hon för nedskrotning till Eckhardt & Co i Hamburg.

HAMMAREN 20.12 40

FÖRÖDANDE LUFTWAFFERAIDER MOT LIVERPOOL/ BIRKENHEAD 2 NÄTTER I RAD:

Journalutdrag,Resa 80-81

Liggande i Huskisson Dock,Liverpool.

Fre 20.12.40 Kl 18.20 flyglarm.Omkring 19.30 brandbomber över fartyget. Tonnageluckans presenning helt sönderbränd. Mellan kl 21 och 22 bombkrevader c;a 30 meter från STB-sidan.Av lufttrycket krängde fartyget över mot kajen och skakades starkt. Bombningarna pågått till kl c;a 04 den 21.12.Flera kraftiga skakningar känts i fartyget.STB aktre fw-tank sprungit läck men ingen förändring i rännstenarna vid pejling. Samtliga luckpresenningarunder natten spolats p.g av de stora bränderba runt omkring.

Lör 21.12 Lloyds surveyro varit ombord på förmiddagen men någon skada å fartyget som berör sjövärdigheten har inte kunnat upptäckas.Sjövärdighe bevis utfärdats, men surveyorn förordat särskild undersökning av sjöventiler och propeller nästa dockning. C;a kl 16 två kraftiga skakning i fartyget, antagligen av tidbombsexplosioner. Kl19.45 till 04 den 22. bombning pågått.Bomber exploderat i närliggande pirar varvid fartyget skakats kraftigt. Vattennivån i dockan i sjunkande.Samtliga luckors pr senningar under natten spolats med vatten på grund av bränderna runt om fartyget. Luften förmörkad av rökmassor och fylld av brinnade pappe och annat. Av splitter från bombkrevader har följande skador konstater ats å fartyget; Buckla i plåten på midskeppshusets förkant BB, huven till förliga ventilatorn på backen genomskjuten,en järnstötta till sol segelås på poopen krökts. Alla 5 luckpresenningarna mycket illa åtgång na av nedramlande splinters från luftvärnet.Även trädäcken å brygga, båtdäck och popp mycket illa åtgångna.Vattennivån i dockani sjunkande. Vid lodning för och akter 24´djup. Fartygets djupg F 19´4´´- A 21´10´´ Under nattens bombfällning träffade en bomb i lastmagasinet där fartyg ligger och kontoret därstädes förstördes varvid tallyboks och övriga lastpapper blivit förstörda.

Mån 23.12 Vattennivån i dockan sjunkit ytterligare.Djup för och akter vic lodning 21´9´´. Botten av lös mudd.Under dagen sjönk vattennivån i docka till 20´9´´ och fartyget fått något STB slagsida samt åkt ut från kajen.

Tis 24.12 Vattennivån i dockanåter i stigande,fartyget åter på rät köl. Reservation för ännu ej upptäckta skador p.g av bombfällningen samt bottenskador p.g av för lågt vattenstånd.

M.S Hammaren 26.12 40

G.Clasen — 1e styrman

Bengt Lundin — 2e styrman

Bertil Hagström — Befh

HAMMAREN 20.12 40

Journalutdraget på sid 1 insänt till SKN av Transatlantic den 24.3.41 följt 16.4.41 av en räkning på 3686 kr för 5 nya luckpresenningar och 2 nya tonnageluckepresenningar som levererats till fartyget före avgång från Liverpool den 25.12 40

SKN ersatt med 2599;71 den 22.4.43 (Kutym att rederiet står för 1/3-del)

Blyertsnotering på SKN;s mapp;" Kvarstår skador ej reparerade före fartygets krigsförlisning den 22.8.42

Hammaren utanför spärren april 1940 SKNEIII 230

På resa NewYork-Göteborg med full last av styckegods anlände Hammaren den 19.4.40 kl 20 till Kirkwall och kunde konstatera att det tyska anfallet på Norge stängt möjligheten att nå Göteborg via Bergen. Hammaren kvarlåg i Kirkwall till den 25.5 då hon kl 10 avgick i konvoj till Methil för lastkontroll och vidare order. Anlände till Methil kl 13.20 den 26.5 och beordrades av Naval Control 30.5 att fortsätta till Dundee dit Hammaren kom kl 23 samma dag. Där lossades hela lasten för försäljning i England för SKN;s räkning. Den 9.7.40 lämnade Hammaren Dundee,insatt i tidsbefraktning för Ministry of War Transport enligt Svensk-Engelska avtalet.

Se i övrigt Hammaren den 22.8.42

Aktion Doppelgänger Egna noteringar

Luftwaffes Luftflotten 2 und 3 utsatte Liverpool/Birkenhead för en förödande attraid som började kl 19.30 fre 21.12.40 och pågick till kl 03 den 22.12. Aktion Doppelgänger. 205 bombplan fällde sina laster av spräng-och brandbomber och fällde minor i Liverpool Bay .Efter en timme rasade en mycket stor brand i Liverpools centrum omgiven av 8 mindre och ett 60-tal små bränder och efterföljande bombningar skapade ytterligare stora bränder och explosioner och ett enormt rökmoln som täckte staden upp till 13000' höjd. Även i norra utkanterna av staden och i dockorna spred sig stora eldsvådor. Utöver dessa bränder i Liverpool gick i Birkenhead 3 större och 7 medelsvåra bränder ihop till en sammanhängande jättebrand och vid 03-tiden var eldskenet från 30 storbränder synligt 100 km därifrån .I Dockorna i Liverpool där Hammaren låg hade brandkårerna att bekämpa 12 storbränder i brädgårdar och hamnmagasin. - Släckning och uppröjning och framgrävning av instängda och döda i skyddsrum och källare pågick hela lördage 21.12. Kl 19.45 lördag till 04.20 södag 22.12 anföll 300 plan ur Luftflotten 2 och 3 åter Liverpool och Birkenhead och de inflygande planen kunde vid midnatt se bränderna i natten på 250 km avstånd.Skadorna blev nu ännu mer omfattande än natten innan med 180 storbränder i Liverpool och i hamnen sänktes ss Silvio på 1293 brton

19 fartyg i 121678 brton skevs sönder i dockorna

HAMMAREN 20.12,40

Blitzen dessa dygn drabbade inte bara Liverpool. Til och med över Dublin i det neutrala Eire föll tyska bomber. I London träffades Victoria Station av en minbomb på 2,5 ton. Bomber regnade över Harwich, Porstmouth,Grimsby Northampton, Sheffield, Workington, Glasgow, Leeds ,Lincoln,Manchester, Bradford, Ilse of Man och 100-tals mindre städer och orter över hela ö-riket. Konvojer bombades längs kusterna och magnetminor ströddes ut i flodmynningar och farleder.

(Den 22.8.42 krigsförliste Hammaren)

Historik se 22.8.42

MANGEN 21.12.40

TORPEDERAD KL 21.15 i KONVOJ OG 47 PÅ RESA CARDIFF- LISSABON OCH SJÖNK PÅ ETT PAR MINUTER. SVEABOLAGTES ss GARM STOPPAT OCH BÄRGAT ÅTTA ÖVERLEVANDE BLAND VRAKGODSET UNDER STOR FARA ATT SJÄLV BLI TORPEDERAD. 11 MAN AV BESÄTTNINGEN OCH EN PASSAGERARE FÅTT SÄTTA LIVET TILL.

MANGEN 21.12.40

Telegram t. UD från beskickningen i Estoril,Portugal,24.12 40 kl 19

Estoril 115 W 24/12 etat PL/50
Cabinet Stkm

43 svenska aangaren mangen torpederad 21 december 40 grader 45 sekunder nord 16 grader 50 sekunder vaest foeljande raeddade av sveabaaten garm kapten lundquist maskinisterna bengtsson wilhelmsson matrosen holm jungmannen loven eldaren berglund svenskar stop styrmannen johan winther bodde stewarten adolf fosdahl bergen eldaren arne henriksen porsgrund stop tvaa portugiser och en brittisk passagerare stop ovisst om foeljande raeddats av eskortfartygen styrman johansson karlstad maskinisten nilsson norrkoeping matrosen magnusson gumtorp jungmannen aaberg eldaren fred larsson laemparen oscar harry gustavsson sistnaemda tre goeteborg alla svenskar stop olaus clausen stavanger en estlaendare stop befaelhavaren hemstaeller anhoeriga saknade icke underraettas foeran efter helgen avvaktan ytterligare raeddade stop de raeddade utan stoerre skador samtliga skeppspapper foerlorade = Ohrwall

---

Rapport

Avgick Cardiff 6.12.40 destine4rad till Lissabon . Rumslast 1396 ton kol. Barlast c:a 60 ton pannvatten. Djupg F. 14'6" - A. 16' 19 ombv och en passagerare.

Torpederad kl 21.18 den 21.12.40 Lat.N. 40 45'- long W.16 50' c:a 500 miles från portugisiska kusten. NNW vind och sjö . NW dyning, ganska mörkt,god sikt. Befh och utkik på bryggan. 8 man saknas. 2 man skadade senare i sjön. Fartyget ligger på havsbotten. Senast torrsatt 3.12.40

Lissabon 28.12.40

A.F.Lundqvist
Befh

Befh. rapport

Alla skeppspapper förlorades varför allt är upptecknat ur minnet:

6.12.40 kl 12 avgått från East Dock,Cardiff med lots ombord. Kl 15.30 ankra på Barry Road för vidare instruktioner.

7.12 kl 01.30 fortsatt resan utan lots till Milford Haven,där fartyget ankrades upp kl 17.

06 47

8.12 kl 13.30 avgått i konvoj från Milford Haven. Resan fortsattes under olikartade vind -co sjöförhållanden till

21.12 omkring kl 21.15 då utkiken på bryggan varskodde en vit strimma i vatnet om BB och som sedan syntes fortsätta om STB. Fartyget hade just dessförinnan ändrat kurs c:a 20 grader BB hän under varierande farter. Befh, Ie styrman , utkiken Lövén och rorsman Holm var på bryggan. Med säkerhet kunde ej avgöras vad den vita strimman härledde sig ifrån,varför inga manövrar me kurser och farter gjordes. Omkring kl 21.18 träffades fartyget av en torped

MANGEN 21.12.40

BB rätt under bryggan, och krängde vid explosionen över åt BB men rätade upp sig något strax efte4r. Stopp slogs på maskintelegrafen,men några andra signaler avgavs inte. BB livbåt vattenfylldes vid explosionen och slagsidan. Besättningen gick till STB båt och 2 man stod klara att fira taljorna,men fartyget krängde åter våldsamt över åt BB varvid båten hängde upp sig på båtdäck såatt den inte gick att fira. Besättningen hade därför inget annat val än att hoppa i sjön. De flesta hade sina livbälten på. Knappa 3 minuter efter explosionen var fartyget borta från ytan. Flottarna flöt upp men endast 5 man lyckades ta sig upp på dem. Svea-ångaren Garm,kapten W.Andersson, kom till vår undsättning enär han var sist i konvojraden och upptäckte ljus från flottarna samt hörde nödrop på svenska. Garm stoppade och satte ut en livbåt som kunde bärga 7 man direkt från sjön.Därefter upptogs de 5 på flotten. Garm sökte c:a 1½ timme efter fler överlevande. Ett eskortfartyg kom till platsen för vidare sökning. 12 man räddades och tillsdato är 8 man saknade. Landsattes i Lissabon den 24.12.40 och fick logi och förplägnad av svenska generalkonsulatet.

Lissabon 28.12 40
A.F.Lundquist befh

CREW LIST (Kompl. UD -SKN)

Befh Anders Folke Lundkvist, Åvägen 28,Göteborg,13.1.08 (8.2.40 Gtbg)
† Ie styrman Anders Kristian Johansson, Änggatan 8,Karlstad, 31.8.07 Morlanda
2e styrman Anton Johan Winther, Bodö,Norge, 10.12.09 i Bodö (12.12.39)
† Chief Henning Walter Nilsson, Södra Kyrkogatan 26,Norrköping,5.1.93 (1937)
2e maskinist Bengt Gustav Bengtsson, Uddevallagatan 27,Gtbg, 21.9.85
3e maskinist Gustaf Wilhelmsson, Drottninggatan 35,Åmål, 15.12.91 i Hyrinpa Karlstad sjömanshus
Stuert Adolf Fossdal, Bergen, 6.7.93 (Mönstrat i Cardiff)
Salongsuppassare Manuel Medina,Cape Verde,Portugal, 25.12 21 (Möntr.L-pool)
Mässuppassare Manuel Bento, Cape Verde,Portugal , - (Mönstrat i Cardiff)
Matros Egon Herlitz Holm, Charlottenberg,13.11 05 (13.2.40) Karlstad shs.
† Matros Frans Henning Verner,Magnusson, Guntorp,Lyrsetad,16.6.09 (14.2.40)
† Matros Enn Tagamere, Wimuruu, Estland, f- 09 (Mönstrat i Cardiff)
† Lättmatros Olaus Clausen,Stavanger, f-23 i Sandnes,Norge (Mönstrat L-pool_)
† Jungman Sven Åberg, Karlfeldtsgatan 4, Gtbg, 11.12 19 (14.2.40 Gtbg)
Jungman Helge Fabian Lövén, Hasslerör, 24.3.21 (15.4.40 Newcastle)Karlstad
Eldare Kurt Georg Berglund, box 21, Torsby, 9.12 98 (14.2.40 Gtbg)
Eldare Arne Henriksen, Porsgrunn, Norge, 15.2.19 (Mönstrat i Liverpool)
† Eldare Fred Bernhard Larsson, Fjällgatan 38,Gtbg, 7.5.17 (14.2.40 Gtbg)
† Lämpare Oscar Harry Gustafsson, Haga Kyrkogata 12 b, Gtbg, 30.8.12 i Gtbg (14.2.40 Gtbg)

En engelsk passagerare, Roger Cassa.

MANGEN 21.12.40

Sjöförklaring på generalkonsulatet i Lissabon 30.12.40 kl 11

Generalkonsul Simon Hansen.
Sakkunniga Jonas S.Svensson på ss Neva av Hälsingborg och f.d.befh på ss Iris av Stockholm, GilberttK.Jansson.

Befh: Berättat detsamma som står i hans rapport.

2e styrman: Låg till kojs vid explosionen. På grund av slagsidan omöjligt att få STB båt isjön. Hoppat överbord och tagit sig upp på en av flottarna som flutit upp då fartyget sjönk.

~~3e maskinist~~ Wilhelmsson: Befann sig vid explosionen i propellertunneln och sökte sig omedelbart ut i maskinrummet, som "allareden fyldtes av inströmmende vand." Skyndsamt klättrat upp pådäck. Vakthavande eldaren var före honom upp på däck. När han kom upp låg redan förskeppet och delvis midskeppet under vatten och inga andra av besättningen syntes till i mörkret. Sprungit akteröver och klättrat upp i aktermasten varifrån han hoppade i sjön när akterskeppet sjönk. Fick simma c:a 1½ timme innan en livbåt från Garm kunde lokalisera hans rop och ta upp hohom.

Matros Holm: Stod till rors. Hörde utkiken ropa att han såg en vit strimma som tycktes försvinna om STB. Några minuter senare inträffade en våldsam explosion midskepps BB varvid ångaren krängt över hårt åt BB. På grund av stark slagsida blev sedan STB båt hängande fast på båtdäck och han måste hoppa överbord, Simmat till en flotte och hjälpts upp å den.

Jungman Lövèn: Utkik på bryggan. Såg kl 21.15 vit strimma komma från BB, passera under förskeppet och försvinna om STB. Varskott befh. Några minuter därpå våldsam explosion under bryggan BB. Simmat till flotte.

KK memorial 18.1.41

Torpederat utan varning av okänd undervattensbåt

Ex officio
Bo Bergström

SKN EIII 194 Utanför spärren 9.4.40

Mangen låg den 9.4.40 färdiglastad med koks för Karlstad och Kristinehamn i Uarrow Staith. Måste lossa och kvarligga där tills i juni då hon under svensk-engelska avtalet sattes i tidsbefraktning för Ministry of Shipping i London

---

Effekter

SKN utbetalat 12250:- till rederiet den 13.2.41 för effekter.
Maskinist Wilhelmsson skrivit sin lista i Åmål 29.1.41 Kläder,kojtyg 1254:-
Matros Holmén skrivit sin lista i Karlstad 28.1.41 kläder, en radio 190:-
klocka 90:- totalt 1442:-

Vänd

MANGEN 21.12.40

Effekter forts.

Jungman Lövén skrivit sin lista i Hasslerör 2.2.41 slutat på 640:-
Eldare Berglund -"- i Torsby 6.2.41 546:- inkl. 200m Camel cigaretter 9:-,
2 resväskor 20:-, Väckur 7:-, armbandsur, 2 st väggbonader,
en silkepyjamas

Övriga räddade fick sin lagenliga ersättning utbetald på konsulatet i Lissabon genom befh försorg och skingrades sedan åt olika håll. Inga listor finns

---

Sjötekn. Konsulenten BI på KK

P.M. 31.10. 41 (Mangen)

Sjötekniske konsulenten förordat guldmedalj 5te storleken för Mod och Rådighet i farofylld tid, till Befh på Garm för räddningen av överlevande från Mangen den 21.12 40. Befh på Garm påtog sig ett stort ansvar genom att överträda konvojbestämmelserna då han lät Garm stoppa och sätta ut en livbåt under överhängande risk att även Garm skulle bli torpederad. Garm och Mangen anslutit sig till konvojen den 8.12 40 utanför Milford HAven. Garm kl 18 den 21.12 sett sig nödsakad att bryta sig ur konvojen för att med nedsaktad fart kunna företa pannsotning. Under tiden drog konvojen ifrån fartyget vilket efter verkställd sotning med forcerad fart sökte återta sin plats i konvojen. Kl 21.20 iakttogs ett blinkande ljussken föröver om STB varför befh Adolf Valdemar Andersson (Lennerie) lät styra ner mot detsamma. När Garm anlänt till platsen uppfattades nödrop på svenska i mörkret. Befh genast slagit stopp i maskin och låtit sätta ut en livbåt med frivillig besättning under Ie styrmans befäl. Denna båt lyckade under c:a en timmes sökande bland vrakspillrorna bärga 7 man från Mangen som simmade eller klängde fast vid vrakgods. De räddade halades snarast möjligt ombord på Garm. Sedan livbåten hissats manövrerade Garm upp i lovart om ljuset som visade sig komma från en flotte med 5 man från Mangen. Dessa bärgades också ombord. Då kapten Andersson fick veta att 8 man saknades lät han Garm fortsätta sökandet till kl 23. Vid midnatt blev Garm genom signal från ett eskortfartyg komplimenterad för sin räddningsbragd och samtidigt beordrades befh att ensam, utan eskort, fortsätta mot Lissabon dit Garm kom på julafton. - Kapten Andersson blev den tredje befh under kriget som tilldelades denna medalj. Den 11.9.41 mötte Garm samma öde som Mangen men kapten Andersson överlevde.

Tore Fredh: "Utanför spärren" (Lysekil 1981)

Matros Egon Holm, Charlottenberg: Vi hade kol till Lissabon i konvoj OG 47. Konvojen bestod av 40 båtar, bl.a. sveabolagets Garm, och eskorten var obefintlig. Mangen fick maskinhaveri och kom efter konvojen ett par timmar. Jag stod till rors när en torped träffade i lucka 2. Mangen fick snabbt

MANGEN 21.12 40

slagsida och vi kunde inte få ut livbåten. Mangen sjönk på 2 minuter och 2 man i maskin omkom. Andra drunknade efter några minuter. Jag simmade och såg plötsligt islåren komma drivande. Segade mig upp på den och ropade till Ie styrman Anders Johansson att göra detsamma. Några sekunde senare hörde jag ett skrik och Johansson gick under ytan. Till sist var jag alldeles slut. Benen var förlamade. Jag var alldeles intill en flott och ropade till dem på flotten:" Hälsa hem!" - "Ta ett par simtag till så är du räddad," ropade kapten Lundquist som stod på flotten. Med en viljeansträngning nådde jag fram. Det hade dagen innan varit 16 plus-grader i vattnet och det bidrog till att vi klarade oss. Vår tur var att Garm fått maskinhaveri och släntrat efter konvojen.Efter drygt 2 timmar tog Garm upp oss. Vi landsattes i Lissabon och inkvarterades av konsuln på ett hotell. Vi fick stanna där i 22 dygn. Spanjorerna gjorde långa undersökningar för att se om någon av oss varit med om spanska inbördes-kriget. 12 dygn tog hemresan med tåg genom Europa till Göteborg.
En av de omkomna var matros Fanas Magnusson,Söderåkra, som var nyför-lovad när vi lämnade Göteborg ("innan kriget bröt ut")=i slutet av mars 1940. Fästmön var ombord i Göteborg och sa adjö. REsan till England skulle ta 2 veckor, Nu kom Frans aldrig tillbaka.

Egna noteringar

SÄNKT AV ITALIENSK UBÅT

Mangen torpederades kl 22.09 den 21.12.40 i konvoj OG 47 på lat.N.40 45' long W 16 50'av italienska ubåten Mocenigo, befh Alberto Agostini som inte vann några fler framgångar .

Franz Kurowski:Krieg unter Wasser (Düsseldorf 1979)

" Kommendökapitän Alberto Agostino griff am 21.12 mit Mocenigo den in richtung Gibraltar laufenden Konvoi OG 47 an. Aus 600 meter entfernung schuss das Boot bugtorpedos auf 3 Schiffe ab. Die "Mangen" sank, bei den übrigen Schiffen wurden treffer gemeldet. Am 22.12 versenkte das Boot die "Sarastone". ((En felrapport som bäst dokumenteras av att ss Sarastone blev sänkt först 29.10.41 av tyskt flyg på resa Huelva-Ardrossan.)) Lloyds War Losses anger för Mangen samma position som befh vid sjöförklaringen och ubåtschefen ovan, men även Amiralitetets position N 40 47'- W 16 47'. -

Bernhard Edwards: They Sank the Blue Dragon (Cardiff -88)

The Moncenigos attack on convoy OG 47 on the 21st had been something of a disappointment for her commander Alberto Agostino.He had succeeded in sinking only the 1253-ton swedish ss Mängen before being chased off by the convoy escorts. - På e.m. 22.12 anföll Moncenigo i ytläge c:a 300 miles från närmaste land ss Sarastone av Llanelii,Wales,på 2473

MANGEN 21.12 40

brton Byggd 1929 på resa Barry-Gibraltar med last av 4060 ton kol. Sarastone befh John Herbert, var beväpnad med en 12-pundare och 2 lätta Hotchkiss maskingevär. Hon hade på morgonen den 20.12 tvingats lämna OG 47 på grund av maskinfel och var nu på väg mot Lissabon. 5½ knop. Så fort ubåten siktades lät befh Sarastone vända aktern mot ubåten och bemannade kanonen på poopen. Ubåten öppnade eld med sin kanon och granater började slå ner runt Sarastone som inte besvarade elden förrän avståndet till ubåten gått ner till 200o yards. Med sitt första skott fick Sarastone in en träff på ubåten varvid eld och rök slog upp. Ubåten vände bredsidan mot Sarastone och syntes börja dyka. Sarastone fick in en ny träff och öppnade eld även med sina 2 Hotchkiss från bryggan fast avståndet var för stort. Sarastone fortsatte att skjuta tills avståndet ökat till 4000 yards och sammanlagt 23 skott avlossats. Ubåten låg stilla i ytläge med gul rök vällande upp akterut. Kl 16.50 återtog Sarastone sin kurs mot Lissabon och anlände dit natten till 24.12 - Moncenigo sjönk inte men måste gå hem för reparation oc hördes inte av igen förrän i mars 1942. Den 13.5 43 blev ubåten sönderbombad i Cagliari av U.S.Airforce. -Sarastone bombades av tyskt flyg och sänktes på utgående från Huelva den 29.10.41

7

Då Mangen sänktes

Det var så svart att befh inte såg handen framför sig på bryggan. De som tagit plats i STB båt,då Mangen krängde över åt BB och sjösättningen av båten blev omöjlig, fick kasta sig ur båten direkt ut i vattnet när fartyget sjönk. De flesta hade livbälten på sig. Det lilla ljus som siktades från Garm var ett karbidljus på flotten. Garms livbåt fick ro helt på känn efter nödropen i det kompakta mörkret. Att tända ljus skulle ha ökat risken för torpedering än mer. Risken var hela tiden stor att livbåten skulle tappa kontakten med Garm i mörkret. Från ett eskortfartyg som passerade varnades Garm med hotfull röst i megafon för att ta upp skeppsbrutna. Garms befh signalerat att Garm fått maskinfel. Då Garm senare åter slog full fart hördes från eskortfartyget samma röst som förut:"Well done,captain!" På julafton kom Garm in till en malmhamn utanför Sevilla med de räddade. 2 av Mangens eldare som halvnakna rusat från det heta eldrummet upp på däck och sedan fått simma länge innan de togs upp insjuknade båda i lunginflammation och måste läggas in på sjukhus. Övriga tog konsuln hand om.

Historik

Laståangare på 1245 brton byggd 1922 vid Kristiansands Mek,Verksted i Kritiansand,Norge av av stål. (Ex Römö,Kaskö,Römö) L.71,7 B. 11 Tillhörig Red AB O.F.Ahlmark & Co AB Eftr (Bror Petterson) i Karlstad som i okt 34 inköpt ss Römö från d/s a/s Heimdal i Köpenhamn för vars räkning hon byggts. Tiden 1931-34 tillhörde hon som Kaskö Sydfinska Lloyd i Helsingfors men återgick

MANGEN 21.12.40

till Heimdal kort innan hon såldes till Sverige. Enkeldäckad med 4 luckor och 2 master. 700 ihkr maskin. Mangen lämnade Göteborg den 1.3.40 med last till England men blev 9.4. fast där och i juni 40 insatt i frakfart administrerad av Ministry of Shipping i London enligt svensk-engelska avtalet.

Två krigsoffer från Söderåkra

Samtidigt som Gökalund,Söderåkra, nåddes av budet att matros Henning Magnusson omkommit med Mangen , fick Ekelunda,Söderåkra, bud att den 25-årige sonen, jungmannen Sven Gunnar Valentin Petterson, dödats i Liverpool av ett bombnedslag,omedelbart efter det han avsänt ett jultelegram hem. Han var jungman på Hammaren.

VALPARAISO 29.12.40

BORTA MED HELA SIN BESÄTTNING - 33 MAN - EFTER ATT HA LÄMNAT KONVOJ HX 97 PÅ RESA HALIFAX - U.K. KLARLAGT EFTER KRIGET ATT HON TORPEDERADES KL 21.11 PÅ NYÅRSAFTONEN AV U- 38, HEINRICH LIEBE I SNÖTJOCKA: GROV SJÖ OCH STRÄNG KÖLD.

(H)

VALPARAISO 29.12 40

KK sjötekniske konsulent Bo Bergström i P.M. 29.3.41 hemställt om sjöförhör enär ms Valparaiso inte avhörts sedan konvojen skingrats i tjocka och dåligt väder på f.m. den 29.12.40 på ungefärlig lat. N 60 0′- Long W. 23 0′.

SÄNKT MED MAN OCH ALLT SOM STRUGGLER TILL KONVOJ HX 97 31.12 40

Sjöförhör i Stockholm 30.6.41 kl.10.

Inlagor:

Telegram London till UD,avsänt 23.1.41 kl 17.25,ankom UD 24.1 00.15

Ministry of shipping och amiralitetet ännu utan nyheter om Valparaiso sedan meddelande ingått att konvojen skingrats på grund av dimma och hårt väder stop ehure situationen synes allvarlig har ännu inte allt hopp övergivits här, då ingen båt från samma konvoj ännu anlänt denna sida och väderleksförhållandena på atlanten varit mycket ogynnsamma de sista veckorna = Samuelsson .

Telegram Londonbeskickningen till Rederiet avsänt 23.1.41 kl 13.24

Your 118 deeply regret advise authorities today informed us vessel presumed lost and dependants crew should be notified = ~~Swx8xxxxx~~

Telegram till rederiet från Londonagenten 28.1.41 kl 16.30

01428 from Snöbohm your 144 contacted samuelsson who based his cable on information verbally received from Ministry of Shipping but now agree vessel likely lost stop Lloyds posted vessel presumed lost january 21st = Johnsons

Brev till rederiet från UD,Sthlm 1.2.41

Härmed har jag äran meddela att UD telegrafiskt anmodat Svenska Beskickningen i London att till vederbörande Brittiska myndigheter rikta en förfrågan huruvida man vore berättigad att ännu hysa något hopp om att ms Valparaiso och dess besättning befunne sig i säkerhet. Beskickningen har numera telegrafiskt meddelat att Ministry of Shipping och Admiralty på förfrågan meddelat att Valparaiso och dess besättning numera finge anses ha förolyckats.   J.Setterwall

Byrån för Arvs -och Ersättningsären

Dito, Stockholm 14.2.41

Brittiska Amiralitetet har nu upplyst att den konvoj vilken Valparaiso tillhört skingrats den 30de sistlidna december. Konvojchefens fartyg hade sjunkit efter kollision.Härvid hade den officiella konvojrapporten - vilken förmodades hava innehållit upplysning angående Valparaisos öde - gått förlorad. Samtliga fartyg i konvojen, med undantag av Valparaisc

VVALPARAISO 29.12 40

och konvojledarens fartyg - hade framkommit till vederbörande destinationshamnar.Enär konvojen skingrats hade emellertid några upplysningar icke kunnat erhållas från de framkomna fartygens besättningar angående Valparaisos öde. J.Setterwall.

Brev från UD ,daterat Stockholm 5.3.41 ,med överskrift: Överlämnas för förtrolig kännedom till kamrer Moberg,Nordstjernan.

P.M. angående Valparaiso

För Johnsonlinjens räkning har från Snöbohm genom Beskickningen i London ett telegram ingått av följande innehåll:

Enligt senast ingångna informationer hade den konvoj vari Valparaiso ingick skingrats på f.m. den 29.12.40 på ungefärlig position Lat.N. 60 0′- Long. W 23. Enligt Snöbohms uppfattning torde det vara omöjligt erhålla ytterligare upplysningar rörande Valparaisos öde.Ovan refererade telegram avsändes från London den 28.1,41 kl 19.10.

Dito brev från UD,Sthlm 12.3.41, märkt "förtroligt" och "överlämnas till RedAB Nordstjernan under åberopande av dagens telefonsamtal."

P.M. angående ms Valparaiso

Från Beskickningen i London har till UD ingått ett för RedAB Nordstjernan avsett telegram från Snöbohm av följande innehåll:

Ministry of Shipping föreslår, att hyran beräknas till kl 12 den 4.1.41 , vilket måste betraktas som ett rimligt förslag ,då ankomstdata för övriga fartyg i samma konvoj kontrollerats av Ministeriet och dessa fartyg anlänt till samma destination före den 4 januari. Detta datum stämmer också med den positionsuppgift som tillställdes RedAB Nordstjernan i telegram den 27 februari. Ministeriet anser vidare att fartyget inkom i 350% -riskzonen kl 12 den 31 december. Snöbohm anhåller om slutlig bekräftelse å ovanstående.

Stockholm den 12 mars 1941
Enligt uppdrag
Carl Douglas
t.f. byråchef

Intyg från captain Ernest James Rodgers,Montreal 29.4.41, inspektör för Cunard White Star Line, att denne före den 18.12 40 övervakat lastningen av Valparaiso i Montreal och senare i Halifax,N.S. där lastningen avslutades. Lasten lastades under däck på err korrekt sätt och Valparaiso avgick i fullt sjövärdigt skick.

Intyg från lotsen, Frank V.Ryan,Halifax, som lotsat ut Valparaiso den 18.12 40 till lotsstationen i närheten av Chebucto Head utanför Halifax hamn, att Valparaiso var i fullt sjövärdigt skick vid avgången. Halifax 19.4.41

SJÖFÖRHÖRET

Anders Edgren och Ernst Perno sakkunniga; Inga frågor.

VALPARAISO 29.12 40

Sjöförhöret 30,6,41 forts

Från rederiet inställt sig inspektör Theodor Meyer.
I övrigt lät icke någo sig avhöra.

Meyer : Inspektör i Red AB Nordstjernan sedan 1918.
Valparaiso var lagenligt bemannat och i sjövärdigt skick vid avgången från Halifax.Fartyget gick i tidscerteparti för Engelska Regeringens räkning. Rederiet hade i anledning härav icke ägt någon kontroll över fartyget. Man visste att det lastat styckegods, men kände icke till lastens sammansättning. Såsom ingående i en Engelsk konvoj hade fartyget varit underkastat de särskilda bestämmelser som de Engelska myndigheterna kunnat utfärda för handelsfartyg i konvoj. Hur många fartyg som ingått i Valparaisos konvoj kunde Meyer icke uppgiva. Emellertid hade samtliga fartyg i konvojen utom Valparaiso och ledarfartyget kommit fram till bestämmelseorten. Ledarfartyget hade varit en Engelsk hjälpkryssare; i varje fall hade det varit beväpnat.

KK memorial 14.7.41 Nr 144(H)

Fartygets förolyckande torde med all sannolikhet hava förorsakats av någon icke känd krigsåtgärd från en av de krigförande makternas sida. Härför talar även den eskorterande hjälpkryssarens försvinnande och att inga stormar av svårare karaktär varit inrapporterade vid årsskiftet. Det torde även under normala förhållanden hava hört till sällsyntheterna att ett större förstklassigt linjefartyg, som ur sjövärdighetssynpunkt varit lastat under betryggande kontroll av vederbörande myndigheter, förlorats spårlöst med man och allt på en livligt trafikerad "Atlanterlandsväg."

Ex officio
Bo Bergström

UD HP80c 3514

Pressnotis 4.2.41 (DNB-Stockholm:Spezial-Nord)

Wie der Schwedische Rundfunk meldete,ist man jetzt in zuständigen Schwedischen Kreisen der auffassung,dass die beiden seit mitten Dezember vermissten Schwedischen Dampfer Valparaiso,6650 br.tonnen, und Stureholm,4575 br.teonnen, im Atlantik untergegangen sind. An bord des Dampfers Valparaiso vefanden sich 32 Mann, darunter 18 Schweden, und an bord der Stureholm ebenfalls 32 Mann,darunter 6 Schweden (DNB)

UDHP 80c 3509

Valparaiso krigskaskoassurerad för 2.550.000:- kr

VALPARAISO 29.12 40

HEMLIG

CREW LIST

+ Befh Oscar Arvid Wilhelm Asplund, Skanör, 22.12 90 (Juni 39) 16/10 6
+ Ie styrman Erik Johan Johansson, Timmermansgatan 38,Sthlm, 29.8.88
+ 2e styrman Bror Sjunne Månsson, box 89,Kävlinge, 5.12.11
(Månsson var den enda av befälet som överlevde Santos 24.2.40)
+ 3e styrman Martin Ingvald Christensen, 312 West Street 49,NewYork,19.5.11
+ Telegrafist Per Axel Hugo Afzelius, Falsterbogatan 16a,Malmö, 25.12 88
+ Båtsman Johan Sandberg ,Sofielundsvägen 4,Malmö, 3.7.93
+ Timmerman Leonard Albert Hider, Fairlawn Café,Amesbury,Wiltshire,25.4.15 i Islington.
Övermaskinist Emil Hallengren, Runiusgatan 15,Gtbg, 2.11 73
+ 2e maskinist Erik Valdemar Meyer, Slöjdgatan 11b, Malmö, 5.7.01
+ 3e maskinist Fokkert Dyk, B.K.Laan 268b, Shiedam,Holland, 1.1.02
Elektriker Antti Pellervo Seppinen, Vanhakylä, Koivisto, 18.3.17
+ Stuert Karl Edwin Andrén, Stilla gatan 4,Gtbg, 21.6.86
+ Kock Edwin Rask, Kivik, 21.12.05
+ Kockelev Knut Thorild Forsberg, Surbrunnsgatan 6,Strömstad,9.12 20
+ Salongsuppassare Bror Lars Waldner, Grev Turegatan 32 2tr, Sthlm, 12.10.19
+ Mässuppassare George Kavanagh, 71 Florence Street,Glasgow, 1.11 22
+ Stuertsbiträde George Coyle, 136 Covanhill Street, Glasgow, 17.2.09
+ Matros Jakko Tormilainen, Kaipiainen, Finland, 12.11.99
+ Matros Jacob Olai H-lund Pedersen, Blomvaag,Bergen, 21.7.12
+ Lättmatros Ender Olev Poolak, Pardi 25/3,Pärnu, Estland, 18.10.21
+ Lättmatros Sigfrid Helmer M.Sievertsen,Adelsgate 16, Trondheim, 25.2.20
Lättmatros William Keenan, 290 Sadacen Street,Glasgow,6.1 22
+ Lättmatros Joseph Noel McIsaac,79 Shore Road, Dartmouth,N.S., 5.4.14
+ Lättmatros Carl Johan Helge Karlsson, Enandergatan 46,Borås, 20.11.11
Lättmatros Aage Svend Pedersen, Fredriksgade 5, Aalborg, 5.8.19
+ Ie motorman Algot Göran Sjöberg, Husquarna, 1.10.94
+ Ie motorman Karl Gottfrid Thour, Vattugatan 5b, Stockholm, 9.11.97
(Var på Erik Frisell 19.5.40)
+ Ie motorman Karl Oskar Tage Nilsson, Kalkbrottet, Gistad, 9.11 16
+ 2e motorman Carl Johan Jacobsson, Södra Gubberogatan 9,Gtbg, 24.2.10
+ 2e motorman Gottfrid Emanuel Hüglow, Allmänna Gränd 3,Sthlm, 1.4.03
+ 2e motorman Nils Oscar Fredrik Jönsson, Hornsgatan 48, I Sthlm, 18.7.97
+ 2e motorman Terry Andrews, 5 Leith Walk, Edinburgh, 1.4.09
+ 2e motorman Hendrik Kreicher, Plantageweg 75,Amsterdam, 14.1.98

SKN EIII 195 Effekter:

Rederiet utbetalat 18400:- för effekter och SKN ersatt detta tillfullo. På grund av ofullständiga adresser inte kunnat utbetla något till: Lättmatros E.Poolak, lättmatos J McIsaac, motorman T.Andrews

VALPARAISO 29.12 40

Effekter forts

Erik Waldder,Östhammar, 12.5.41 för salongsuppassare Waldner 475:-
Anna Forsberg,Strömstad, 9.4.41 för kockelev Forsberg 475:-
Johan Larsson, Svineberga,Kivik, 17.4.41 för kocken Rask 475:-
V.Andrén,Göteborg, 3.4.41 för stuert Andrén (Inkl Skrivmaskin) 937:50
Eva Enberg,Sthlm, 26.8.41 för motorman Kreicker 475:-
Eva Enberg,Sthlm, -"- för 3e maskinist Dyk, 787:50
Viggo Jönsson,Sthlm, 1.4.41 för 2e motorman Jönsson 475:-
F.Hüglow, Stockholm, 8.4.41 för 2e motorman Hüglow 475:-
Emma Jacobsson, Sthlm, 28.3.41 för 2e motorman Jacobsson 475:-
Holger Thörn(förmyndare,Tranås, 2.5.41 för motorman Nilsson 475:-
Sthlms Stads Rättshjälpsanstalt 18.9.41 för motorman Thour 475:-
Arthur Bergquist,Sthlm, 9.7.41 för Motorman Sjöberg 475:-
Anton Seppinen, Sthlm, no date, för elektriker Seppinen 475:-
Elly Meyer, Malmö, 26.9.41 för maskinist Meyer 787:50
Gunnar Jansson,Sthlm, 21.4.41 för Chief Hallengren 1112:50
Skifteretten i Aalborg,15.10.41 för lättmatros Pedersen 550:-
Vajlet Carlsson,Borås, 3.4.41 för lättmatros Carlsson 550:-
Johan Sievertsen,Trondhjem, för lättmatros Sievertsen 550:-
Nordhordland Sorenskriverembede, 17.7.41 för matros Pedersen 550:-
Kaipiainen ,Sthlm, för matrso Kaipiainen 30.8.41 550:-
Betty Sandberg,Malmö, 15.4.41 för Båtsman Sandberg 625:50
Ally Afzelius,Malmö, 15 4.41 för telegrafist Afzelius 787:50
Danska konsulatet ,Sthlm, 16.6.41 för 3e styrman Christensen 1287:50
Måns Jönsson,Kävlinge, 21.3.41 för 2e styrman Månsson 787:50
Margit Johansson,Sthlm, 16.6 41 för Ie styrman Johansson 1512:50
E.Lundén, Sthlm, 16.6.41 för befh kläder o instrument 2300:-
Catherine Coyle 10.3.41 på vicekonsulatet i Glasgow 40
Mrs Isabella Keenan -"- -"- 40
Martha Kavanagh -"- -"- 40
3 inte kunnat spåras se sid 4 nedtill

7

SÄNKT AV U-38,HEINRICH LIEBE

Valparaiso siktades sista gången från konvojen den 29.12 40. Som s.k struggler till konvoj HX 97 sänktes Valparaiso kl 21.11 Nyårsafton 1940 på N. 60 01′- W 23 00′av U-38,Heinrich Liebe (som sänkt Tilia Gorthon 20.6.4 I maj 1941 sänkte Liebe även svenska ss Japan. Liebe rapporterade inte att han sänkt just Valparaiso utan ett okänt fartyg men i Valparaisos storleksklass. Jürgen Rohwer efter kriget fastslagit att det måste ha varit Valparai Sannolikt var fartygets undergång mycket lik Santos 25.2.40..

VALPARAISO 29.12 40

Konvojen skringrades på f.m. 29.12 på c:a 2500miles söder om Island i hårt väder med snötjocka, grov sjö och sträng kyla. Om styckegodslastens sammansättning är inget känt.
Först den 29.1.41 publicerade svensk press en kort UD-kommuniké att UD sedan några dagar stod i förbindelse med engelska myndigheter för att få upplysningar om Valparaiso och Stureholm. "Några sådana ha ännu ej ingått." - Måndag 3.2.41 publicerades manskapslistorna för de båda fartygen.

Tragedi på ms Pacific

Nordstjernans motorfartyg Pacific, byggt 1914 vid Burmeister & Wain i Köpenhamn, låg 20-21.12 40 i Sandon Dock,Liverpool och vid 2 svåra bombanfall mot hamnområdet föll bomber omkring fartyget vars besättning uppsökt skyddsrum. Befh kapten I.Neumanmoch befälet var dock kvar ombord för att kunna bekämpa brandbomber. Några föll på däck utan att anställa nämnvärd skada. -Den 2.1.41 sköt sig kapten Neuman genom tinningarna med sin automatpistol. 2e styrman hörde kl 12 ett skott och rusade in i befh olåsta hytt. Befh halvlåg över sin säng med svåra skallskaddr. Döden torde ha varit ögonblicklig. Kapten Neumans nerver hade inte orkat (se Buenos Aires 13/6)-31.12 40 med de svåra påfrestningarna av en konvojresa från USA under ubåtshot natt och dag och de följande bombraiderna i Liverpool. (16.6.41 sköt sig befh på ss Wallonia av samma orsak:kriget)

Valparaisos befh torpederad 1918

Valparaisos befh Oscar Asplund var den 24.1.18 styrman på ss Jönköping II på 1301 brton, tillhörig redAB Nordstjernan, då hon torpederades i konvoj 3' OSO Bell Rock på resa Göteborg -Hull och sjönk. En eldare skållades ihjäl i pannrummet. Övriga 18 ombv, varav 2 skadade, upptogs av en armerad trålare.

Historik

Motorfartyg på 3761 brton byggt 1917 vid Burmeister & Wain i Köpenhamn. av stål. L.111,1 B. 15,7 Tillhörigt Red AB Nordstjernan (Axel Ax:son Johnsson) i Stockholm. Valparaiso var nr 7 i den serie som inleddes 1912 med Suecia. Nr 2 och följande byggdes 7' längre än Suecia men var i allt väsentligt systerfartyg. Smäckert ljusgrått skrov med eleganta linjer. Inredning för 12 förstaklass passagerare i 6 stora dubbelhytter och för 2a klasspassagerare i 6 hytter med 6 bäddar i varje. Särskild redaresvit med sovhytt och arbetsrum. Elegant salongsinredning. Alla befälshytter i mahogny. Manskapshytter under backen. Sjukhytt akterut. 2 st 6-cyl. 4-takts B.& W.motorer på tillsammans 2900 ihkr. El. däcksmaskineri. Ett 10-tal 5-tonsbommar. ASEA ankarspel. Shaws elektrohydrauliska styrmaskineri. Radiohytt. Sjösatt dec 1916, döpt av statsrådet Martin Dessaus dotter Ellen. Leveransen försenades genom att det i England beställda

VALPARAISO 29.12 40

sturmaskineriet gick till botten i Nordsjön med en torpederad ångare. Valparaiso måste ~~bogseras till Göteborg~~ med en provisorisk styrinrättning göra resan Köpenhamn-Göteborg via Malmö 28.4 - 2.5.17 för att få ankarspel och styrmaskin där. Förste befh Ekström hade även varit Suecias förste befh. Efter honom stod 6 andra befh på bryggan. - 22.5.39 kolliderade Valparaiso på Themsen med engelska ss Dicky som blev svårt skadad. I oktober 1940 ingick Valparaiso i Gunborg-Convallarias konvoj Sc7. - 5.12 40 kolliderade hon i St.Lawrence river med H.M.S.Mayflower och fick en buckla i H-stråket vid STB ankarklys.

BUENOS AIRES 31.12.40

SVÅRT RAMPONERATS AV MAGNETMINEEXPLOSION I LIVERPOOL BAY. ALLT MASKINERI SKAKAT SÖNDER. BEFÄLHAVAREN SVÅRT SKADAD. DET KONDEMNERADE VRAKET SENARE ELDHÄRJAT I BIRKENHEAD UNDER BOMBRAID.

HEMLIG

BUENOS AIRES 31.12 40

Rapport

Avgick Liverpool ass. av 2 bogserbåtar tis 31.12 40 kl 10.50 f.m. destinera till Newport News,Montana i barlast. Skulle i Newport News lasta för "the Middle East." Befh erhållit navigeringsinstruktioner från Amiralitetet. Djupg. F. 7′6″- A. 18′ (1000 ton WB) Slagit till avmagnetiseringskabeln. kl 13.45 lämnat lotsen MacIntosh vid Bar-fyrskeppet. Vind NO 3-4, skyad luft klar sikt. 37 ombv. Kl 14 stoppats av vaktfartyg som frågat om DG-kabeln var i ordning. Testat kabel, allt i ordning. Fortsatt. Kl.14.48 stävad kurs 305 grader. Behållen magn. kurs 302°, missvisn. -14°,behållen rv kurs 288°. Distans 10′från Bar-fyrskeppet. Kl.14.58 ,10 miles W fyrskeppet, våldsam explosion som stoppat hjälpmaskinerna och gjort fartyget manöverodugligt. Läck i maskinrummet. Huvudmotorerna ,som skadats svårt, stoppats från båtdäc Alla båtar bemannade. Läck även i rum 3,4 och 5. Omedelbart efter explosionen begav sig vakthavande 3e styrman till befh och fann honom avsvimmad i dagrummet, svårt blödande från sår i huvudet. Styrman och 2 man burit befh ner till båtdäck där han återfått sansen. Ytterligare 2 man skadade. - Kl 15.30 firades BB båt i vattnet och uppehöll sig i närheten av fartyget. Nödsignaler hissats , sänt nödsignaler med nödsändaren. Fiskefartyget "S.D.J av Lowestoft kommit dit och tagit upp besättningen i BB båt och sedan styr ner mot Buenos Aires som drev starkt för vinden. Fiskebåten lagt sig i närheten. Buenos Aires ankrat upp med stb ankare och 80 famn.kätting. Även STB båt satts i sjön och besättningen tagits upp av fiskebåten som av ett tillkallat bevakningsfartg beordrades till Fleetwood. "S.D.J" anlänt dit kl 10 f.m. ons. 1.1.41 och besättningen landsatts. Här fick befh veta att Buenos Aires bogserats i hamn. Befh så illa däran att han fick bäras iland på en bår.

Maskindagboken

Explosion kl 14.48 den 31.12.40 Båda hjälpmotorerna stoppat genast. Ackumulatorbatteriet slungats ur sin ställning. Huvudmotorerna stoppats från båtdäck.Vatten strömmat in. Efter 10 minuter stod generatorerna under vatten. de vattentäta dörrarnaej kunnat stängas enär lagerblock för kugghjulsöverföring brustit. Ingen blivit nämnvärt skadad.Lämnat maskinen.

Skador

Samtliga underlag till winschar och ankarspel skadade.All inredning mer eller mindre förstörd. Bottenventiler och länsledningar skadade. Radioinstallationen skadad.(ej nödsändaren) Brygga och kaptenshus svårt skadade.

Sjöförklaring på konsulatet i Liverpool 17.1 41

Bisittare;Vaalarens befh Knut Verner Samuelsson och Kaparens befh Nils gustaf Harry Andersson

BUENOS AIRES 31.12 40

Forts. Sjöförklaring i Liverpool

Befh: Vaknat till medvetande först ombord på trålaren. Inte fullt medveten förrän efter landningen i Fleetwood, där han fördes till sjukhus och kvarlåg där till den 8.1. Svåra skallskador, hjärnskakning, brutet revben. Vid tiden för sjöförhöret föreföll befh vara "much shaken in body and mind" och led uppenbarligen under stor mental press. han drog sig tillbaka efter några minuter. "Evidently suffering under great mental strain."

3e styrman Wroldsen: Sett på kontroll-lampan till kabeln 2 gånger. Vid explosionen kastats mot det armerade bryggskydde4t_och endast en tung sälskinnsrock hade bevarat honom från svårare skador. Blivit omtöcknad (quite dazed) men snart återvunnit fattningen och tagit sig ner i sin hytt där han hämtat sina papper och räddat dem till BB båt. Fråget efter befh men ingen sett till honom. Sprungit upp på bryggan, så fort han kunnat för sina skador och fann befh sittande hopsjunken i en stol med nerböjt huvud,starkt blödande. Först uppfattat honom som död. Fått upp befh ur stolen men måst kalla på hjälp på grund av sina egna skador. 3 man burit befh ner till båtdäcket. 3e styrman gått i BB båt som firats 15.30. Kl 16 närmade sig en trålare. Sänt nödsignaler innan han lämnat Buenos Aires.

Te styrman Nilsson: Var i sin hytt där allt skakat sönder vid explosionen. Gått upp till BB båt där så vitt han kunde se alla samlats utom befh. Samtidigt ropade 3e styrman och bad om hjälp att bära befh. Denne såg mycket dålig ut och blödde från huvudet. STB båt firats i nivå med båtdäck för att man skulle få befh i båten men under tiden kvicknade denne till något, frågade vad som hänt. Styrman sett till att stuet förbundit befh huvud. Befh rest sig och gått omkring på däck, vägrat att sitta ner ."I am allright!" Bett styrman ta hand om hans sextant, kikare och annat, och själv tagit hand om sina papper. Börjat blåsa upp .Fartyget drivit snabbt. BB båt firats 15.30. Kl 16 kom en trålare och tog upp alla i BB båt och båten på släp. Vid 17-tiden såg Ie styrman STB båt med befh och andra komma långsides trålaren och befh bli hjälpt ombord och förd under däck. Trålarens befh var i kontakt med ett bevakningsfartyg som beordrade in trålaren till Fleetwood med de skeppsbrutna. Bevakningsfartyget förkunnat att amiralitetet skulle ta hand om Buenos Aires. Innan Ie styrman lämnade B.A. såg han att vattnet hastigt steg i rum 3 och 4 och i maskin. 3-4' vatten i rum 4. " On looking across to Buenos Aires after he had got onboard the trawler,the Ist mate saw the master on the f'castle head letting go the anchor." "In common with others onboard I was under great mental strain sfter the explosion."

BUENOS AIRES 31.12.40

Chiefen Strandberg: Tremendous explosion. Rusat ut ur sin hytt och stoppat huvudmotorerna från bryggdäck. Vakthavande snabbt kommit upp ur maskin. Tunnlarna under vatten efter 10 minuter. De WT dörrarna skadats så de inte kunde stängas.Gått till STB båt. Talat med befh flera gånger efter explosionen. Befh frågat honom flera gånger omhan inte kunde göra något för att rädda fartyget och cheifen förklarat för honom att maskinerna var så skadade att inget kunde göras. Befh fortsatt gå omkring på fartyget .Sagt till chiefen att han tänkte fälla STB ankare.Chiefen därför följt med befh upp på backen där befh själv frigjort STB ankare. Befh i STB båt förts över till trålaren. Ombord på trålaren frågade befh 2-3 gånger Chiefen:" Vad är det som har hänt?"

2e maskinisten Jörgensen: Dreadful shock. Var vakthavande i maskin. Allt bara stannade och föll omkring dem. Lämnat i STB båt. Befh tyckts honom uppträda helt normalt.

Lättmatros Arvid Johansson: Tagit över rodret kl 14. Befh som var i sin hytt på bryggdäck hade kommit ut på bryggan då och då. 3e styrmans vakt. Vid explosionen kastats 3-4 meter mot skottet, blivit skadad och legat sanslös 2-3 minuter. Kändes vid explosionen som om fartyget lyfts upp ur vattnet. Tagit sig ner till BB båt där han fått order av Ie styrman att hjälpa befh. När de burit ner befh kvicknade denne till och sade: " Ni kan släppa mig nu! Jag känner mig all-right." - Senare sett befh utan hjälp gå till karthytten och hämta sina papper och sedan till sin hytt för att hämta kläder. När Johansson såg befh på bryggan frågat denne om han kunde hjälpa till med något. "Nej, jag letar efter min sextant och kikare." - Det var inget onormalt i hans beteende. Johansson fått order att bära en kompass till STB båt. Befh hade samlat ihop div klädespersedlar som han virat in i en överrock som han sedan surrat med hoprullade skjortor, och gett till J. att bära till STB båt. J.senare gått i BB båt.Det var c:a 17 man i den. Rott över till trålaren och gått ombord i den . Såg en halvtimme senare Buenos Aires ankra. Trålaren tagit livbåten på släp.

Ie motorman Persson: Höll på att instruera en ny motormanvid explosionen. Katats omkull, ljuset slocknat och maskindurkarna lyfts upp avsevärt. Denoerhörda schocken vid explosionen gjort P. omtöcknad så atthan han inte har eb aning om hur länge han var kvar i maskinrummet , men han minns att han på vägen ut försökte stänga de wt-dörrarna till tunnlarna, vilket visat sig omöjligt. Lämnat som en av de sista i STB båt. Då de skulle gå i båten och befh skulle ta sig från båtdäck ner till huvuddäck erbjöd Persson befh sin hjälp och fick svaret:" Jag behöver ingen hjälp! Jag är väl inget barn heller." - Hört befh fråga i båten:"Vad är

BUENOS AIRES

det som har hänt??" Hörde honom också fråga på trålaren :"Var är vi?"

2e motorman Hans Hansson: Höll på att smörja i tunneln vid explosionen. Ljuset slocknat, våldsamma skakningar, vatten börjat strömma in , trots skdor och att han blivit helt omtöcknad lyckats ta sig ut i maskinrummet och upp på däck. Var den siste som lämnade maskinrummet. När Hansson kom utvadande från tunneln hade de andra redan lämnat.

Bisittarnas omdöme: Further we have come to the conclusion that the explosion caused a staggering blow to the mental faculties of those onboard the vessel. The master himself was knocked down and injured , loosing consciousness,which he did not regain until after he landed at Fleetwood. He moved about and gave orders onboard the vessel only a short while after the explosion,but from the evidence given ,we are satisfied that he did so mechanically. This state of mind of the master,which is now known, could not,however, have been understood by other responsible officers onboard at that time. They apparently did not observe anything unusual in the deportment of the master. In fact, he was heard by several to speak in a manner whi which would indicate to them his mind was normal. The master,officers and crew of the vessel abandoned her ,and whilst the master,as it now appears, was unconscious,all the others were undoubtedly fully convinced that the vessel was in a sinking condition. It should be mentioned that the various witnesses,even at the time of the enquiry, showed evident signs of considerable physical and mental strain,and we are satisfied all onboard were more or less in a state of confusion. of mind consequent upon the tremendous shock of the explosion.

Crew list

(I KK lista saknas fem personer som bevisligen var ombord medan 6 namn står upptagna på besättningsmän som avmönstrat före avgången från Liverpool. Nedanstående lista är kompletterad med namn och adresser från SKN:s effektlistor och omfattar de 37 ombv vid tiden för minsprängningen 31.12 40)

Befh Ivar Otto Fredrik Ekholm, Sveavägen 138,Sthlm, 10.9.88 (19.1 40)
I rederiets tjänst sedan 1915.

Ie styrman Karl Gustaf Nilsson, Hälsingborg, 18.8.07 H-b. (Jan 40) 9år i red.

2e styrman Karl Gunnar Moberg, Urvädersgränd 6a,Sthlm, f. -08.

3e styrman Valdemar Wroldsen, Sandefjord, 1.4.00 i NY (4 mån.ombord)
Mönstrat i L-pool. % Norwegian Consulate,Liverpool

Chiefen Sven Theodor Strandberg,Gtbg, 24.10.01 i Hammar (2 år ombord)

Ie maskinist Nils Bernhard Almer Dahlquist, Brunkebergsg.3,Gtbg, f-05

BUENOS AIRES 31.12 40

Crew list forts

2e maskinist Billie Percy Jörgensen, Karlagatan 9,Gtbg, 13.9.18 i Malmö
Ett år ombord,t sjöss -34,mönstrat i H-b.

Telegrafist Malte Eugen Svensson,Höör, f -00. (Mönstrat på i NewOrleans)

Elektriker Torleif Karlsen, f-16 (Mönstrat i Bergen)

Båtsman Eskil Herman Öhlund,- (Mönstrat i Liverpool dec 40)

Timmerman Anton Sven Leonard Öberg, f-11 (Finsk,mönstrat i Buenos Aires)

Matros Arveds Brugetajs-Bruge, f -94, Lettalnd -"-

Matros Bror Olof Granquist, Köpmansgatan 50,Eskilstuna,f-11 (New Orleans)

Matros Erik Wilhelm Bergström, f-15 (Svensk) (New Orleans)

Matros Johan Olof Olausson, f-20 (Svensk) (New Orleans)

Matros George Craps, f-09 i Belgien (New Orleans)

Matros Svein Sveinson, f-07 i Norge (NewOrleans)

Lättmatros Karl Martin Sethre, -16 i Norge (Mönstrat i Liverpool)

Lättmatros Bruno Olavi Ratikko, f-16 i Finland (-"- i New Orleans)

Jungman Sven Ture Östling , (Svensk) (Mönstrat i Liverpool)

Lättmatros Eskil Gustaf B.Eriksson, f-23 (Svensk) (New Orleasn)

Lättmatros Arvid Bernhard Johansson,28.4.11 i V.Tollarp (Liverpool dec 40)

Ie motorman Hans Edward Jentoft Olsen,f-05,Norge (Mönstrat i Bergen)

Ie motorman Malte Gunnar Persson, 23.8.10 i Jonstorp (Hälsinborg 10.1.40)

Ie motorman Arthur Norstrand, f-15 i Norge (Mönstrat i NewOrleans)

2e motorman Ivar Nordby, f-19 i Norge (-"-)

2e motorman Viljo Viktori Ahonen, f-19,Finland (-"-)

2e motorman Hans O.Hansson, 6.4.09 i Kville (Liverpool 12.12 40)

Svarvare S.T.Östling (-"-)

Maskinelev David Cornelius Smith, f-22 (New Orleans)

Stuert David Aldor Persson, f-11 (Mönstrat i Göteborg)

Ie kock Gösta Nils Rudolf Hansson, f-12 (-"-)

2e kock Rolf Fröland,Norge (Liverpool dec 40)

Stuertsbiträde Oscar Edvin Nilsson, f-05 (Mönstrat i Hälsingborg)

Salongsuppassare Thomas F.Browne, f-22 i England (New Orleans)

Mässuppassare Evald Valfrid Olsson, f-20 (Söderhamns sjömanshus) (Gtbg)

Skansuppassare Walter Bertil Klint, Olskroksgatan 12,Göteborg,f-09
(Mönstrat i Hälsingborg)

Avmönstrat före avgången från Liverpool men upptagna i KK lista:
2e kock Nicolas Kazanarakis,f-97, Svarvare Harry William Grose,-98(Canada), Telegrafist Sverre Kristof Andersen,f-14 (Norrman), båtsman Runar Anton Nicolaus Gustafsson, f-03,(Finsk), 2e motorman Andreas Larsen Solvik,f-08 (Norrman)

SKN 3509 Krigskaskoassurerad för 3.750.000:- kr.

BUENOS AIRES 31.12 40

Telegram London till UD 1,1.41 kl 17.29

1 Ms Buenos Aires mined now anchored still afloat tug sent out stop as far ascetrained all crew safe = Sw.Consulate General

Dito 2.1.41 kl 20.30

Johnsonlinjen från Snoebohm besaettningen Buenos Aires landsatt fleetwood = Swedish minsiter

Dito2.1.41 kl 13

3 ours 1 Buenos Aires now towed into port no damage above waterline stop master and telegraphist in hospital with slight injuries will probably soon completely recover = Sw.Consulate General

Chiffertelegram London till UD 5.1.41 kl 12.25
Ankom UD 6.1. 08.30

38 Buenos Aires skadad genom mina som träffade STB sida förkant maskinrummet 3asn och 4ans underrum delvis vattenfyllda stop fartyget anlänt Birkenhead men Wilson meddelat att de underhandlar direkt med Amiralitetet varför de ej önska oss företaga någon åtgärd stop meddela instruktioner rörande besättningen då reparation troligen tar lång tid stop Heumann dött revolverskott uppdragit Roos tills vidare övertaga befälet stop = Swedish Minister ((Se Valparaiso 31.12 40 sid 6)

SKNEIII 194. TELEGRAMSERIE SOM BELYSER FARTYGETS ÖDE

Rederiet skrev till SKN 3.1.41 citerande 2 telegram från sitt Londonkontor:

"From Snöbohm regret advice Enholm had severe accident probably struck mine stop vessel reported floating and anchored stop 36 crew reported landed stop master injured head wireless operator also injured stop crew member left behind departing port stop wilsons newcastle advice stop"

" From Snöbohm our 145 vessel saved returning departing port stop no damage above waterline reported stop enholm wireless operator hospital condition not serious expected discharge from hospital soon."

Telegram till Nordstjernan 3.1.41

Vessel towed back stop according reports damaged midships stop wilson advice expect drydock survey monday believe engines will be removed repaired replaced expecting repairs take about 5 months stop wilson dealing direct with authorities adviced us not to interfere presently.

Dito 6.1.41

Crew considered unsafe stay onboard vessel sinking and night approaching stop messrs. dickensen lawyers liverpool today claimed salvage account tugs flying kestrel and flying breeze saving vessel stop forwarded claims to wilson who promised settle.

BUENOS AIRES 31.12 40

Wilson, Newcastle, till SKN via Gtbg radio 8.1.41

B.A. drydock pumped out today practically no damage to ships bottom only few rivets started stop sea connections in engine room brokenand main motors and pumps badly damaged stop motors will have to be taken out of ship repaired and replaced stop winches and windlass broken saloon deck house badly damaged = Wilson

Londonkontoret till rederiet 9.1.41 kl 15.15

Looked over enholms vessel with chief engineer and wilsons representative stop hull no plate broken or dents bottom but few rivets loose stop engine room compressors broken and bedplates cracked must be renewed all pumps broken stop bedplates both engines also column number two starboard engine cracked stop all cast iron pipes and main injection valves broken stop also other engine damages which unable specify stop on deck all winches broken have to be renewed windlass bedplate for motor and coupling driving shaft broken stop both anchors and considerable chain lost stop some deckbeams in saloon and officers rooms bent furniture partly destroyed stop when accident happened water entered through injections and echosounding opening stop weldin plates outside these openings whereafter vessel tight and undocking stop

Wilson till SKN via Gtbg Radio 18.1.41

Buenos Aires so far claims for salvage services rendered by two liverpool tugs and one british trawler stop harbour board who took possession under their powers require payment 2000 pounds on account their expences stop because of extensive repairs neccessary to engines repairs cannot be carried out port at which vessel is at present nor at any other port in. this country stop afraid therefore vessel will have to lay at present port until position changes stop salvage calims will have to be dealt with however and therefore endeavouring ascertain what amount bail required stop arranging for fire apparatus in case danger = Wilson

Telegram till rederiet från Londonkontoret efter besiktning av Buenos Aires.(Brev till SKN 20.1.41)

(Inspektör Åke Kromnow och kapten Snöbohm): "Surveyed vessel when representatives Lloyds ministry shipping wilsons also master chief engineers chief officer present stop at survey found engineroom port STB main and auxiliary engines all pumps compressors and all other engine accessoires must be removed ashore repaired or renewed replaced and tested stop All. shafts removed ashore and tested stop all valves bedplates pipes complete electric installation all winches renewed stop hull all rivets shell and tanks hammertested and necessary replaced stop rivets in all fore and aft

BUENOS AIRES 31.12.40

girders and brackets all decks both sides hammertested and neccessary renewed stop kitchen stove renewed stop house topdeck and boatdeck removed ashore beams and stringers removed straightened and replaced stop teakdecks removed partly renewed replaced stop passenger accomodation officers rooms repaired refitted and painted stop anchors all chains except 15 fatoms lost stop also other damaged which impossible specify stop lloyds representative demanded all engine parts removed ashore whereafter survey and make recommendation stop ministry representative considered vessel as hulk and account magnitude work to undertake adviced impossible commence repairs under present circumstances stop no representative yards present not interested stop when repairs possible ministry decide which firm will undertake work stop privately informed repairs will approximately amount to at least £110.000 stop specifications on presently known damage worked out conjunction wilson."

Londonkontoret till rederiet 21.1.41 telegram

Discussed with wilson arranging extra pumps and motor extinguishing fire if neccessary as vessel presently improtected stop Also asked enholm try arrange use crew as watchmen until further instructions

Wilsons till SKN via Gtb6 radio 25.1.41

Buenos Aires have explored all avenues but definitely impossible get vessel repaired stop if repairs could have been carried out during present time estimate cost about 100.000 pounds and time about 7 months stop vessel therefore can only remain in present port an indefinite period where she is always exposed to risk further damage ((airraids)) and accumulating costs stop Harbour authorities require 6 night watchmen aboard stop considering all circumstances probably best course to adopt is to sell vessel as she now lays stop vessel developed leaks in engine room and hild spaces therefore must again drydock =Wilson

Telegram till rederiet 29.1,41

One lifeboat janus driven ashore scotland one lifebaot Buenos aires driven ashore wales stop wilsons adviced.

Dito 31.1.41

Wilson arranging remove fuel oil from enholms vessel as safety precaution.

Dito 6.2.41

03705 our 249 stotts adviced by harbour board they will consider availing themselves of statuary power disposal if some decision not reached soon stop wilsons adviced. (i följebrev till SKN skriver rederiet: -Det synes framgå att fartyget kan komma att bliva bortfört från dockan och eventuellt hamnområdet om icke snabbt besked erhålles.Vi hemställa att SKN på nytt telegraferar War riks office."

BUENOS AIRES 31.12 40

Telegram till rederiet 14.2.41

Hill Dickenson now arrested vessel by placing writ to the mast.

Dito 15.2.41

(Från Snöbohm): War Risk insurers have surveyed Buenos Aires through London salvage association stop privately informed surveyors advised war risk insurers that repairs impossible during war but recommended tow vessel to irish port and repair after war stop expect meeting in London next week when war risk insurers and wilson and ourselves attendding stop advice if any instructions .

Dito 25.2.41

Contacted ministry who believed condemnation.

Telegram Wilson till SKN 28.2.41

Buenos Aires dutch tug Amsterdam not making any claim = Wm.Wilson

UDH-1361 P.M.rörande Buenos Aires UD 22.2.41

Genom beskickningen i London har från Wm.Wilson för SKN ingått ett telegrafiskt meddelande av följande innehåll:

War Risks Office hade rådgjort med Salvage Association,som sänt istruktioner till sin inspektör i Liverpool,mr Little. Tilssammans med Snöbohm hade Wilson haft sammanträde med War Risk, Salvage Ass and mr Little. War Risk vore fullkomligt ovetande om svenska försäkringsvillkor och des nuvarande ståndpunkt vore att fartyget måste läggas upp på obestämd tid i avvaktan på tider då reparationer kunna utföras. För närvarande förvägrdes varje fartyg tillstånd att företaga reparationer om det vore sannolikt att dessa komme att taga mer än 5-6 veckor i anspråk.Tillstånd att reparera B.A. hade definitivt avslagits. Wilson anhåller om telegrafiskt meddelande huruvida en överenskommelse med War Risks tilläte SKN att träffa en uppgörelse med ägarna av innehåll att titalförlust förelåge.

Buenos Aires bombad i brand 13.3.41 (16/11/12)

Liggande i Bidston Dock i Birkenhead eldhärjades Buenos Aires natten till den 13.3.41 under en tysk bombraid. De 2 svenska vaktmännen ombord hade ~~xxxxxxxxxxxxxx~~ vid flyglarm på kvällen 12.3 sökt skydd i en T-banestation . Då de på morgonen 13.3 släpptes genom dockportarna fann de att fler brandbomber träffat fartyget. Elden släckts av brandmän. Båtdäcket och flera midskeppshytter utbrända, Skansen och mellandäcket föröver svårt eldhärjat liksom garnering och durkar i Ians underrum. Befh, som bodde i Liverpool, kom på e.m 13.3 till Birkenhead för besiktning av skadorna.

SKN telegram till War Risks Office,London 24.3.41

B.A. impossible defer definite settlement with owners any longer therefore intend pay owners total loss Ist april leaving you to decide about best way dispose of vessel stop please telegraph.

BUENOS AIRES 31.12 40

Telegram War Risks Office,London till SKN 31.3.41

B.A. your cable received will agree to settle total loss conditional on owners assigning the ownership of the vessel to this office assuggested in your telegram stop please advise us that you have handed to the British Embassy the necessary documents properly assigning vessel to us = War Risk

Total Loss

1.4.41 SKN utbetalat 3.750.000:- till Nordstjernan för total loss
Fartyget avfördes ur fartygsregistret på KK den 19.9.41.

SKN chiffertelegram till London 9.4.41

Benäget underrätta Johnsonlinjens kontor att Buenos Aires överlåtits till Ministry of Shipping och att Johnsonlinjen bör följa de instruktioner angående överlämnandet av fartyget och handlingar som War Risks office kan lämna."

Wilson till SKN telegram 16.4.41

Buenos Aires Snöbohm informs ministry of shipping are taking over vessel as from today and that you have settled with owners stop Is it agreed ministry of shipping will settle outstanding salvage claims and harbour authorities claim against ship = Wilson

Svar från SKN 17.4.41

B.A. ministry of shipping has to settle outstanding salavage claims and harbour authorities claimagainst ship = SKN

Dispache begärd

Dispache begärts av SKN och vunnit laga kraft 4.6.42 ,detta i anledning av rederiets generalräkning till SKN 23.4.41 på de kostnader rederiet haft för fartygets uppehåll i Liverpool/Birkenhead 31.12.40- 1.4.41 inkl bogsering, docklots, båtsmän etc, agentur - och advokatkostnader, hyror, krigsrisk etc för vaktmanskap, eldsläckningsapparater , 30 st sandsäckar, sandlastning mm = 50867:56 - Dispachen saknas på SKN EII Dispacher i augusti 1981. Utlånats juli 71 av arkivarie Husén som vid min anmärkning tar stickan efter att ha frågat:" Var det nåt viktigt? "

Effekter

Rederiet enligt räkning till SKN 3.11 41 utbetalat 19344:29 för effekter

Allt av värde ombord stulet.

Rapport från chiefen och 1e styrman till red. Londonkontor 24.5.41

TillKapten R.Snöbohm,Africa House,Kingsway,London W.C 2
Daterad Strathveda Holylake 24.5.41

Erkänner härmed att vi tagit del av Edert ärade brev till kapten Enholm, daterat den 13.5.41, Vi få härmed meddela att när undetecknade anlände från Freetown till Liverpool den 3.1.41 på e.m. kunde vi ej omedelbart

BUENOS AIRES 31.12.40

uppsöka fartyget på grund av att uppehållstillstånd skulle ordnas enligt order från Myndigheterna i Fleetwood. Påföljande dag den 4.1.41 på morgonen voro vi först i tillfälle att gå ombord på fartyget som låg förtöjt i Bidston Dock på utsidan av en tankbåt. Vi konstaterade därvid att allt av värde tillhörande såväl befäl som besättning hade blivit stulet,förmodligen av bärgningsmanskapet. Det som fanns kavr bestod till största delen av utslitna kläder och dessa voro så illa hanterade samt kringkastade runt hela fartyget och det var ingen möjlighet att taga vara på det. Påföljande dag den 5.1. blev fartyget intaget i torrdocka men på grund av ågot fel i dockan kunde ej fartyget komma helt in utan låg endast med stäven i dockan. Med hjälp av några arbetare från varvet fingo vi ombord en pinnle dare och äntrade ombord på denna. Ännu en gån gingo vi runt i fartyget och låste därvid de dörrar som kunde låsas och kvarsta nade därefter till mörkrets inbrott. Den 6.1 på mogonen blev fartyget torrsatt och vi gingo ombord men blev då anropade av en kapten Hart som förbjöd oss att gå ombord och upplyste oss att vi inte hade något med fartyget att göra. Vi upplyste honom därvid vilka vi voro, varvid han svarade att det inte intresserade honom alldenstund Dock Board hade hand om fartyget. På vår förfrågan hur vi skulle få tillstånd att gå ombord,emedan vi hade order av vårt rederi att tillvaratagа des intressen,svarade han, att vi kunde hänvända oss till Dock Board för erhållande av pass,vilket vi gjorde samma dag. Efter att ha erhållit pass var det inga svårigheter att få gå ombord men vaktmän från Dock Board hade order att ingenting ombord i fartyget fick tagas iland och vi blevo visiterade i porten varje gång vi gingo igenom

K.G.Nilsson Sven Strandberg
Ie styrman övermaskinist

Effekter

Hytterna ombord plundrats så fullständigt att det lika gärna kunde ha rört sig om totalförlust av fartyget.
SKN betalat 19244:29 för stulna effekter den 8.11.41 och 315:53 den 29.4.42.
Befh bl.a.förlorat sin plånbok med monogram i guld som innehållit 275 pund och stals tillsammans med en blå cheviotkostym. Ie styrman blivit av med alla kläder och ägodelar inkl sextant,kikare, armbandsur koffert och resväskor. 2e styrman förlorat kläder för 1200:- , en Luxor radio värd 430:- mm men hans sextant fanns kvar fast illa skadad. Chiefen förlorat alla uniformer, handvirkat överkast,ritbestick tec Ie maskinist Dahlquist alla kläder, 4 tavlor, 2 läderväskor, en klarinet fickur, alla nautsika tabellverk etc. Timmerman Öbergs alla verktyg stulits. Manskapet lämnat allt i hytterna och förlorat allt.

BUENOS AIRES 31.12.40

Besättningen skingrats

9.1.41 påmönstrade följande ms Pacific: Svarvare Mattson, Ie motorman Olsen, uppassare Olsson, och uppassare Klint.
Befh, Chiefen, Ie styrman ,telegrafisten och stuert kvarstod i tjänst fram till 28.2.41.
Kapten Enholm lämnade England för ~~Sverige~~ Stockholm med kurirplan 23.7.41

Ie styrman Nilsson flög till stockholm		28.8.41
2e styrman Moberg	-"-	7.9.41
Chiefen	-"-	28,8,41
Ie maskinist Dahlquist	-"-	28.8.41
2e -"- Jörgensen	-"-	7.9.41

Stuert Persson lämnat England på annat fartyg 30.7.41

De som flög hem med kurirplan fick samtliga 4 månaders extra hyra utöver lagenliga 2 månaders extra hyra. Vilket SKN ersatt.

Egna noteringar

MAGNETMINA

Buenos Aires gick på en flygfälld tysk magnetmina, en mintyp som alltid skakade sönder ett fartyg till en skrothög oavsett det sedan kunde bärgas i hamn eller ej. - Vid bombraiden natten till 13.3.41 sökte de 3 vaktmännen, Arne Lundquist,Gtbg, 19 år, Frank Strandberg, Gtbg, 24 år och Alfred Hansen, 20 år, skydd i den underjordiska järnvägsstationen Birkenhead North Station i närheten av dockorna. Då de kom upp kl 01 såg de eldsken från Buenos Aires men tilläts inte komma in på dockområdet. Stora bränder rasade inom hela området. Nästa morgom kunde de konstatera att brandbomber bl a bränt upp all garnering i rumI, skadat bryggan om STB, skansen och mellandäck och bränt igenom båtdäck vid STB dävertar varvid underliggande hytter förstörts. På f.m. kom dagvaktmännen ,Ie styrman och chiefen, följda ev befh Enholm som bott på hotell i Liverpool sedan 8.1. Ytterligare en bombraid kom nästa natt men var inte så svår. Sjöförklaring 24.3.41 i Liverpool inkom KK 19.5.41 och föranledde kommentaren :"Orsak till olyckan: anfall från luften." - Sedan Buenos Aires komdemnerats 1.4.41 togs maskineriet bort och skrovet användes som "supplyship" i Scapa Flow.

HISTORIK

Motorfartyg på 5653 brton byggt 1920 vid Götaverken i Göteborg av stål. L.130,1 B. 17,1 Tillhörigt Red AB Nordstjernan (Axel Ax:son Johnsson) i Göteborg . Systerfartyg till Balboa och Canada, alla av något förstorad Sueciatyp. Sjösatt 28.9.19. Lev 24.1.20. Avgick 8.2.20m från Göteborg dest. till La plata via Liverpool. Babloa,Canada och Buenos

BUENOS AIRES 31.12 40

Aires skilde sig från Sueciatypen genom frånvaron av back, kryssarakter istf elliptisk akter, maskin midskepps istf akter om midskepps, och 6 luckor istf 5. Dessutom effektivare lastnings- o lossningsanordningar, högre fart, 11½ knop. Djup till Sh.däck 9,14 meter, djupg. på last 7,92. 2 däck. 12 elektriska ASEA-winschar. El.ankarspel, Telemotorstyrning. Schmidts patentdävertar. 2 st 6-cyl. götaverkens B&W-motorer på till-sammans 3100 ihkr. Medan Tyskland hade stor del i de tidigare fartygen var dessa 3 fartyg helt byggda av svenskt material. Stort sammanhängande däckshuskomplex midskepps.Promenaddäck av pitchpine. Bryggdäck av teak. Salong och hytter för 12 passagerare. Buenos Aires blev 1920 rederiets flaggskepp och var speciellt inrett,utrustat och möblerat för att kunna medföra rederiets ledande män på en inspektions- och studieresa till Sydamerika. Salongerna och lyxhytterna var ännu 1939 ifråga om komfort och elegans väl jämförbara med de största passagerarlinres.
Den 3.3.21 kom B.A. till London med den första last Canadensiskt vete, 3200 ton, som någonsin sänts till Europa.Medelfart under resan från Vancouver varit 12 knop vid en förbrukning av 10½ ton per dygn.
Vid en lunch ombord i Millwall Dock, London fick befh mottaga en silver-servis av Generalagenten för British Columbia. - 1.2.22 grundstörtte B.A i tjock is i Flintrännan i Öresund och blevläck i ett par bottentankar.
I dec 1929 kom B.A. till Gtbg med last av 447723 lådor frukt från San Francisco. -19.3.39 i Karibiska Havet räddat 2 amerikanska seglare från den sjunkande yachten Sunray.De hade varit utan mat i 5 dygn. - Den 21.1.40 på utgående från Götebrog mot Sydamerika med full last av papper, massa och styckegods prejades B.A. utanför Hållö av en tysk jagare och infördes till Bremerhaven där hon fick ligga till den 1.3. innan hon fri-gavs. Samtidigt uppbringades ss Bohus och Start vilka båda konfiskerades av Prisdomstolen i Hamburg. Buenos Aires kom sedan aldrig hem mera.
I augusti 1940 övermålades nationalitetsmärkena när B.A. låg i Freetown. (Se Canton 9.8.40) B.A. var tidsbefraktad för Ministry of Shipping för perioden 22.11 40- 21.2.41 enligt det Svensk-Engelska avtalet.
(Om systerfartygen Canada/Balboa se 9.2.47 San Francisco) Befh sedan den 19.1.40 var kapten Ivar Otto Enholm,Stockholm.